Die Haftung des Eisenbahnunternehmers für Tötung und Körperverletzung

nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Juristenfakultät der Universität Rostock
in Mecklenburg

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

vorgelegt von

Fr. Wilh. Kinne
Referendar.

Verlag H. Lonys
Berlin W. 57, Bülowstraße 84

Referent:
Geh. Justizrat Prof. Dr. Matthiaß.

Tag der Promotion: 15. Mai 1914.

Meiner lieben Mutter!

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Einleitung 9

II. Das rechtliche Wesen der Haftpflicht 12

1. Die Haftpflicht eine obligatio ex lege . . . 12

2. Territoriales Geltungsgebiet des HPG. . . . 17

3. Der materielle Inhalt der Haftpflicht . . . 17

III. Die Voraussetzungen der Haftpflicht 19

1. Der Schadensersatzberechtigte 19

2. Unfall beim Betriebe einer Eisenbahn . . . 20

a) Begriff der Eisenbahn 20

b) Begriff des Betriebes 27

c) Begriff des Betriebsunfalles 36

d) Ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfallsfolgen (Tötung oder Körperverletzung) und Schaden 41

3. Der Schadensersatzpflichtige 44

V. Ausschließung der Haftpflicht 50

Allgemeines 50

1. Höhere Gewalt 51

2. Eigenes Verschulden des Verletzten 60

V. Ersatzpflicht bei mitwirkendem Verschulden . . . 67

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553615_0048

Literaturverzeichnis.

Archiv für zivilistische Praxis, Bd. 44, S. 247 ff., Bd. 90, S. 171 ff.

Archiv für öffentliches Recht, Bd. 3, S. 291 ff.

Coermann, Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Berlin 1898.

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts, Bd. I. 1900.

Dernburg, Bürgerliches Recht, Bd. II. Halle 1899.

Dronke, Einfluß des Verschulddens von Angestellten des Beschädigten auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers. In Egers Eisenbahnentscheidungen, Bd. XXI, S. 295—303 u. 413—422.

Eger, Dr. Georg, Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. 5. Aufl. 1900.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. cit.: EE.

Endemann, Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke usw. für die bei deren Betriebe herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen. 3. Aufl. 1885.
cit.: Endemann.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. 3. Bd. 1885.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 9. Aufl. 1903.

Endemann, Recht der Eisenbahnen. 1886.

ER. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Frantz, Die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer. 1872.

Fuchs, Wilhelm, Die Unterschiede der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers und des Halters eines Kraftfahrzeugs. Diss. Gießen 1911.

Lass u. Maier, Haftpflichtrecht und Reichsversicherungsgesetzgebung. 2. Aufl. 1902.

Lehr, Das Reichshaftpflichtgesetz in seiner heute geltenden Gestalt, verglichen mit dem BGB. Diss. Heidelberg 1909.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 4, 16, 18, 71.

Genzmer, Das Reichshaftpflichtgesetz. 1882.

Hilse, Die Haftpflicht der Straßenbahnen und sonstigen Fuhrbetriebe. Berlin 1889.

JW. = Juristische Wochenschrift.

Kah, Kommentar zum Haftpflichtgesetz.

Kaiser, Zur Frage der Haftung für Schädigungen, die der Entschädigungsprozeß selbst hervorgerufen hat. In JW. 09, S. 33.
Klose, Die Haftpflicht des Betriebsunternehmers nach dem § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Diss. Greifswald 1912.
Kohler, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. II, Berlin 1906.
Kollmann, Einige Kapitel aus der Haftpflicht der Betriebsunternehmer der Eisenbahnen. Diss. Heideberg 1903.
Koppin, Die Schadensersatzpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen nach den §§ 3 und 3a des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 und ihre Voraussetzungen nach § 1 desselben Gesetzes. Diss. Greifswald 1905.
Kowalzig, Das Reichshaftpflichtgesetz. Erläuterungen. Berlin 1877.
Matthiass, B., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 5. Aufl. Berlin 1910.
Neumann, Jahrbuch des deutschen Rechts. Elf Jahrgänge.
Oertmann, Schuldverhältnisse. 3/4. Aufl. 1910.
Peichel, Haftpflicht der Eisenbahn bei Verletzung durch Dritte. Im Recht, Bd. XII, S. 348.
Rekrun, Die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute. Diss. Leipzig 1909.
Reindl, Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 in der Fassung des Einführungsgesetzes zum bürgerlichen Gesetzbuch. 1901.
Rosshirt, Ueber die Schadensersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen (Archiv für civ. Praxis, Bd. 44, S. 247 ff.).
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberlandesgerichts.
Rosin, Der Begriff des Betriebsunfalls als Grundlage des Entschädigungsanspruchs nach den Reichsgesetzen über die Unfallversicherung Arch. f. öff. Recht, Bd. III, S. 291 ff.).
Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe im Straf- und Zivilrecht im Arch. für civ. Praxis, Bd. 90, S. 171 ff.
Schott, Das Transportgeschäft in Endemanns Handbuch, Bd. III, S. 284ff.
Seligsohn, Die Haftung der Eisenbahnen für vorsätzliche Tötungen oder Körperverletzungen nach dem deutschen Reichshaftpflichtgesetz. In Goldschmidt's Zeitschrift f. d. ges. Handelsr., Bd. 71, S. 163 ff.
v. Staudinger, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch, Bd. II, 2, 3./4. Aufl. 08.
v. Weinrich, Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tötung eines Menschen. Straßburg 1883.
Westerkamp, Die Haftpflicht. In Endemanns Hndbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. III, 1883.

I.

Einleitung.

Veranlassung zur Bearbeitung vorstehenden Themas gaben zwei praktische Fälle, die in der Berufungsinstanz am Oberlandesgericht Naumburg verhandelt und entschieden wurden. Der Sachverhalt dieser beiden Fälle war kurz folgender:

Im ersten Falle war dem Kläger Gr. während einer Eisenbahnfahrt — und zwar im Augenblicke, als der Zug beim Durchschneiden von Weichen ins Schleudern geriet — das schwere Paket eines Mitreisenden, das dieser zwar in dem über ihm befindlichen Teile des Gepäcknetzes, aber über einen zu unterst verpackten Mantel verstaut hatte, auf den Kopf gefallen. Der Kläger wurde infolge des Unfalles ohnmächtig und mußte alsbald ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen. Er hat auch für die Folgezeit einen geistigen Defekt davongetragen, der seine Erwerbsfähigkeit in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Im anderen Falle lag die Sache so, daß der Kläger, der verreisen wollte und das Eintreffen seines Zuges erwartete, beim Spazierengehen in den Bahnhofsgartenanlagen über einen im Wege liegenden Gegenstand fiel und dabei einen Armbruch erlitt.

In beiden Prozessen war dem Klagebegehren auf Schadensersatz der § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zu Grunde gelegt. Man wird sich jedoch von vornherein beim Vergleiche der beiden Unfälle darüber klar sein, daß, wie sie nach Ort und Verursachung verschiedenartig sind, so auch ihre rechtliche Beurteilung, d. h. das auf sie anzuwendende Gesetz, verschiedenartig sein müsse. Tatsächlich kann es denn auch nicht

zweifelhaft sein, daß lediglich bezüglich des ersten Beispiels der § 1 HPG, das fundamentum agendi[1]) bildet, während im anderen Falle der Kläger Schadensersatz notfalls nur nach Maßgabe der Vorschriften über unerlaubte Handlungen, §§ 823 ff. BGB., oder auch nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 249—255, 278 BGB. wird fordern dürfen[2]).

Wenn dennoch das Landgericht das Haftpflichtgesetz in beiden Fällen für anwendbar erklärte, so liegt diese rechtsirrtümliche Auffassung über die Anwendbarkeit dieses Gesetzes nicht zum wenigsten in dem Umstande begründet, daß insbesondere § 1 HPG. eine Anzahl von Begriffen enthält, die weder im Gesetz genau umschrieben sind, noch auch durch Rechtsprechung oder Wissenschaft eine unzweideutige Bestimmung in feststehendem Rahmen erfahren haben. Die Beantwortung der im § 1 HPG. liegenden Einzelfragen hat daher trotz des anscheinend so einfachen Wortlautes unserer Rechtsprechung die größten Schwierigkeiten bereitet. Immerhin ist nicht zu verkennen, daß eine mehr als vierzigjährige praktische Handhabung des Haftpflichtgesetzes — insbesondere die ständige, vorbildliche Rechtsprechung des Reichsgerichts — eine im Allgemeinen jetzt nicht mehr bestrittene Auslegung der Einzelbegriffe gezeitigt hat.

Die Schwierigkeit einer klaren und knappen, allen möglichen Anforderungen genügenden Umschreibung der hier zweifelhaften Begriffe liegt — zum Teil wenigstens — einmal darin, daß trotz der unendlichen Mannigfaltigkeit der im modernen Verkehrsleben sich ereignenden Unfälle die Verfolgung des sozialpolitischen Zweckes des Haftpflichtgesetzes durch weit-

---

1) Dieselbe Entscheidung bei EE., Bd. 24, S. 25 f., S. 286.

2) Hier haftet der Unternehmer möglicher Weise auf Grund des Beförderungsvertrages, wenn er die ihm hieraus obliegende Pflicht, die Bahnsteige nebst Anlagen in verkehrssicheren Zustand zu versetzen, nicht erfüllt hat, wobei er jedes Verschulden seiner Hilfspersonen gemäß § 278 BGB. zu vertreten hat. ER., Bd. 55, S. 336. EE., Bd. 21, S. 178. EE., Bd. 24, S. 389 f. Vgl. auch die Entsch. d. Rg. in Neumanns Jahrb., XI. Jahrg., S. 1215 Nr. 9.

gehende Auslegung möglichst gefördert werde, zum anderen darin, daß die aus der Betriebsgefahr abgeleitete Haftpflicht sich nicht zu einem Verbote der weiteren Verkehrsentwicklung auswachse und damit die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Gewerbefleißes mit dem Auslande unterbinde.

Die nachfolgende Untersuchung wird sich auf einen Ausschnitt aus dem Haftpflichtgesetz, auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers, beschränken. Die entsprechende Bestimmung ist im § 1 HPG. enthalten und lautet folgendermaßen:

§ 1.

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

Die Auslegung des Haftpflichtgesetzes als einer lex specialis erfolgt grundsätzlich aus sich selbst. Hilfsweise können im Wege der Gesetzesanalogie[3]) als Interpretationsmittel herangezogen werden das dem Haftpflichtgesetz zugrunde liegende preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, insbesondere sein § 25[4]), sowie andere neben dem Haftpflichtgesetz den Rechtszustand einheitlich regelnde Reichsgesetze, die materiell etwaige Lücken im HPG. auszufüllen oder zu

3) Vgl. Dernburg, Pandekten, Bd. I, § 38, S. 83.

4) § 25 des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1738 bestimmt: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, von den auf derselben beförderten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadensersatz befreienden Zufall nicht zu betrachten."

ergänzen geeignet sind. Als solche kommen vornehmlich das Bürgerliche Gesetzbuch, das Strafgesetzbuch und die Zivilprozeßordnung in Betracht. Die Materialien des HPG. (Motive, Reichstags- und Kommissionsverhandlungen, Äußerungen von Mitgliedern und Kommissaren) haben lediglich die Bedeutung eines wichtigen Hilfsmittels der Auslegung, keineswegs bedeuten sie etwa eine authentische Interpretation des Willens des Gesetzgebers[5]).

II.

Das rechtliche Wesen der Haftpflicht.

1. Die Haftpflicht eine obligatio ex lege.

Nach § 1 HPG. haftet der Betriebsunternehmer für die Tötung oder Körperverletzung eines Menschen beim Betriebe der Eisenbahn bis zur höheren Gewalt. Die Ausdehnung der Haftung in so weitem Maße ist unter dem Gesichtspunkte erfolgt, daß der Unternehmer für allen Schaden eintreten müsse, der durch den Betrieb auf Grund der mit ihm verbundenen eigentümlichen oder spezifischen Gefährdung einem anderen zugefügt wird. Es wird damit eine grundsätzliche Gefährdungshaftung[6]) statuiert, die auf das deutschrechtliche Veranlassungs-, Verursachungs- oder Erfolghaftungsprinzip zurückführt. Danach wird nur ein äußerer ursächlicher Zusammenhang, das Verhältnis von Ursache und Wirkung, zwischen der Handlung und dem eingetretenen Schaden verlangt, um den Handelnden selbst dann für den Schaden haften zu lassen, wenn ihn kein Verschulden trifft.

Dieses Verursachungsprinzip ist in das HPG. mit der wesentlichen Modifikation des im § 1 HPG. aufgestellten — schon

---

5) Ueber den Wert von Gesetzesmaterialien: Dernburg, Pandekten, Bd. II, § 35, S. 75, Note 6; Dernburg, BGB., Bd. I, § 8, S. 20 ff.

6) Entsch. d. ROHG., Bd. 13, S. 83; Bd. 25, S. 102; ER., Bd. I, S. 53; Bd. III, S. 21; Endemann, Lehrbuch, Bd. I, § 130, Anm. 14; auch Matthiass, 5. Aufl. 1910, § 143, S. 414.

erwähnten — Grundsatzes der Gefährdungshaftung aufgenommen worden. Der Gedanke der Haftung des Unternehmers für die bloße Betriebsgefahr war in Deutschland aber schon vorher und zuerst durch das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 in die Rechtsprechung eingeführt; auf seinem Gesetzesinhalt beruhen im wesentlichen die Bestimmungen des HPG., und der § 25[7]) des genannten preußischen Gesetzes ist geradezu grundleitend und vorbildlich für das Reichssondergesetz gewesen. Er ist überaus wichtig für das Verständnis und die Auslegung des HPG., liegt doch sein Wesen darin, daß im Schadensfalle die von einem etwaigen Delikt des Unternehmers völlig unabhängige Betriebsgefahr die Entschädigungspflicht begründet.

Auch nach dem HPG. hat der Beschädigte zur Begründung seines Schadensanspruches nur die Tatsache der Beschädigung bei dem Betriebe dazutun. Beim Nachweise lediglich dieser tatsächlichen Voraussetzung ist der Betriebsunternehmer ohne weiteres für den angerichteten Schaden verantwortlich, falls er sich nicht einredeweise darauf berufen kann, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Beschädigten verursacht worden sei. Die Haftpflicht des Unternehmers beruht demnach unmittelbar auf dem Gesetz. Sie ist keine Vertragsverbindlichkeit, da sie völlig unabhängig ist von dem Bestehen eines Vertrages zwischen Schädiger und Beschädigtem; sie ist aber auch keine obliogatio ex delicto oder quasi ex delicto, wenngleich diese Auffassung von der Rechtsnatur der Schadensersatzpflicht aus § 1 HPG. in der Literatur verteidigt wird[8]). Denn worin sollte wohl das Moment des Verschuldens gefunden werden? Das Gesetz selbst gibt in seinem klaren, übersichtlichen Wortlaut jedenfalls keinen Anhalt dafür.

v. Weinrich — S. 152 f. — der eifrige Verfechter dieser Ansicht, geht davon aus, daß, und zwar besonders nach der gegenwärtigen deutschen Rechtsauffassung, die zur Auslegung des Gesetzes doch vorwiegend in Betracht zu kommen habe ,die Verbindlichkeit zum Schadensersatze sich auf ein

---

7) Sein Wortlaut siehe Anm. 4.

8) v. Weinrich, S. 150 ff.

Verschulden des Haftpflichtigen stütze und daß darum da, wo kein Verschulden nachgewiesen werden könne, ein solches zur Begründung einer Haftpflicht zu vermuten sei. Nach dem HPG. liege dem Betriebsunternehmer die Pflicht ob, die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten Gefahren für Gesundheit und Leben der Menschen zu beseitigen. Diese Pflichterfüllung erfordere aber die Beobachtung einer so außergewöhnlichen Sorgfalt, daß eine bloße subjektive Unmöglichkeit der Verhütung des Schadens nicht genüge, um die Verschuldensvermutung auszuschließen. Das Gesetz selbst stelle (durch Umkehrung der Beweislast) die Vermutung auf, daß der Unternehmer die notwendige außergewöhnliche Sorgfalt nicht beobachtet habe, und der Unfall dadurch verursacht sei. „Der Mangel der custodia werde vermutet und deshalb eine Haftpflicht begründet." Diese Annahme sei nur dann nicht gegeben, wenn nach Lage der Sache die Verletzung objektiv nicht zu verhindern gewesen sei, oder der Verletzte sie selbst verursacht habe.

v. Weinreich gründet also die Haftpflicht zwar auch auf die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes, fordert aber weiterhin eine erhöhte Sorgfalt des Unternehmers: Fehlt diese, so ist die Haftpflicht begründet, ist sie aber beobachtet, so wird wegen mangelnden Verschuldens der Unternehmer seiner Haftpflicht ledig.

Abgesehen davon, daß v. Weinreich Unfälle, die durch Zufall, also möglicherweise auch bei Beobachtung außergewöhnlicher Sorgfalt entstehen, offenbar unberücksichtigt läßt, ist seiner Auffassung auch um deswillen nicht beizupflichten, weil sie dem vornehmsten Zwecke des HPG., Schutz gegen die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu gewähren, nicht gerecht wird. Bei dem überaus verwickelten, für den Laien nicht übersehbaren Betrieb der Eisenbahn gehört es oft zur Unmöglichkeit, daß der infolge eines Betriebsunfalles Verletzte eine, wenn auch nur geringe Schuld des Unternehmers nachweisen könnte, während andererseits der Unternehmer seine Nichtschuld leichter würde beweisen können. Darin würde aber eine unbillige Härte

gegenüber dem — sich oft nur notgedrungen der Eisenbahn anvertrauenden — Reisenden liegen[9]).

Mit Recht weist man deshalb die Notwendigkeit eines präsumtiven Verschuldens zurück. Auch aus der Beweislastverteilung läßt sich eine dahingehende Annahme nicht rechtfertigen. Denn wenn auch aus der Fassung des § 1 HPG. zu folgern ist, daß der Unternehmer sich nur durch den Nachweis höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Verletzten von seiner Haftpflicht befreien kann, so ist damit doch noch keineswegs gesagt, daß in allen anderen Fällen sein Verschulden vermutet werde. Bietet aber das Gesetz selbst dafür keine Grundlage ,so darf man auch die Motive in dieser ¡Hinsicht nicht als maßgebend hinstellen, wenngleich in ihnen der Schwerpunkt des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 darin gefunden wird, „daß im Schadensfalle ein Verschulden des Betriebs präsumiert wird" und wenn auch in den Reichstagsverhandlungen wiederholt hervorgehoben wird, daß ernste Unfälle im Eisenbahnverkehr sich durch Sorgfalt im Betriebe in der Regel vermeiden lassen[10]).

Vielmehr handelt es sich im § 1 um eine einfache Entschädigungspflicht des Betriebsunternehmers, die ihm „im allgemeinen Interesse"[11]) auferlegt ist rücksichtlich der besonderen Vorteile, die er aus seinem gefährlichen Unternehmen zieht[12]). Aus diesem Grunde ist kraft ausdrücklicher gesetzlicher Normierung die Gefährdungshaftung in das HPG. hineingebracht worden. Lediglich auf seine Norm gründet sich die Haftpflicht des Unternehmers. Diese Auffassung wird auch durch die Rechtsprechung vertreten und das Reichsgericht hat ihr wiederholt dahin Ausdruck gegeben[13]), daß das HPG. nicht eine Vermutung

---

9) Ebenso Eger, S. 2, S. 103.

10) Stenogr. Bericht v. 1871, Bd. I, S. 206, 212; Bd. III, S. 70; Westerkamp, § 379, S. 640.

11) Matthiass, 5. Aufl., § 61, III, 1, S. 145.

12) Endemann, Lehrb., Bd. I, § 130, S. 746; Dernburg, Bd. II, § 401, S. 661 ff.

13) EE., IV, S. 371, 378.

aufstelle für das Verschulden des Betriebsunternehmers oder seiner Bediensteten, überhaupt nicht dessen Haftpflicht aus einem Verschulden ableite, sondern daß es ihn schlechthin für den angerichteten Schaden verantwortlich mache, mit der einzigen Ausnahme, wenn höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten den Schaden verursacht habe. Somit ist die Verbindlichkeit des § 1 HPG. ausschließlich an den Betrieb einerEisenbahn geknüpft: Wer eine Eisenbahn betreibt, ist gesetzlich für die bei diesem Betriebe entstehenden Unfälle haftbar.

Man hat aus dieser unbedingten Haftpflicht auf ein Assekuranzverhältnis des Betriebsunternehmers zu seinen Angestellten, Reisenden und dritten Personen, die mit dem Eisenbahnverkehr in Berührung kommen, geschlossen [14]). Allein diese Ansicht läßt sich, so richtig sie auch den volkswirtschaftlichen und rechtspolitischen Gedanken des Haftpflichtgesetzes andeutet, schon um deswillen nicht aufrecht erhalten, weil — wie Westerkamp [15]) zutreffend ausführt — mit dem Gedanken der Versicherung die Befreiung des Unternehmers durch höhere Gewalt und die Beschränkung des Schadensersatzes auf bestimmte Schadensfolgen nicht recht in Einklang zu bringen ist, endlich aber auch weil § 1 HPG. gar keinen Versicherungsvertrag fingieren will, sondern die Haftpflicht eben ohne weiteres einfach von der Tatsache des Betriebes abhängig macht. Mit Recht wird deshalb ganz überwiegend von Theorie [16]) und Praxis [17]) die

---

14) Eger, S. 55, S. 70; Endemann, S. 18 ff., 38; Kah, S. 33, wohl auch Koppin, Schadensersatzpflicht usw., S. 12; dagegen a. A. Römer, in Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 18, S. 18; Westerkamp, S. 641; Klose, Haftpflicht usw., S. 18 f.

15) Westerkamp, S. 641.

16) Eger, S. 2, S. 69 f.; Kowalzig, S. 61; Westerkamp, S. 640 ff.; Reindl, S. 44; Lass u. Maier, S. 100; Matthiass, § 143 V, 1, S. 419 f.; Hilse, S. 26.

17) Entsch. d. ROHG., Bd. 12, S. 78; Bd. 13, S. 68, Bd. 21, S. 29; Bd. 21, S. 363; EE., Bd. I, S. 105 f.; Bd. I, S. 31, S. 103; Bd. IV, S. 370, S. 378; Bd. VIII, S. 87; Bd. IX, S. 117; Bd. XIII, S. 139.

Verbindlichkeit des Betriebsunternehmers aus § 1 HPG. eine obligatio ex lege genannt.

2. Territoriales Geltungsgebiet des HPG.

Hinsichtlich der Frage nach dem örtlichen Geltungsgebiet des HPG. kann es nicht zweifelhaft sein, daß es als deutsches Reichsgesetz an sich nur auf Betriebsunternehmungen innerhalb der Grenzen des deutschen Reichs anzuwenden ist, also lediglich auf Unfälle, die sich auf deutschem Gebiete ereignen. Auf Unfälle in einem außerdeutschen Gebiete findet das HPG. selbst dann keine Anwendung, wenn die bezügliche ausländische Bahnstrecke auf Grund irgendwelcher Rechtsbeziehungen zwischen dem betreffenden Auslande und dem Deutschen Reiche (oder einem seiner Bundesstaaten) von deutschen Eisenbahnen befahren, bezw. betrieben wird[18]). So würde ein Unfall, der sich in Luxemburg ereignet, ausschließlich nach luxemburgischem Rechte[19]) zu beurteilen sein ,obwohl der Bahnbetrieb in diesem Staate durch den Fiskus des Deutschen Reiches erfolgt[20]).

Dagegen ist es ohne Belang, ob der auf einer deutschen Eisenbahn in Deutschland von einem Unfall Betroffene Deutscher oder Ausländer ist: Er kann in jedem Falle den Eisenbahnfiskus als Betriebsunternehmer nach § 1 HPG. für den Schaden haftbar machen[21]), denn nicht die Reichs- oder Staatsangehörigkeit des Verletzten ist das entscheidende Moment, sondern lediglich der Umstand, daß der Unfall sich örtlich innerhalb der schwarz-weiß-roten Grenzpfähle ereignet hat.

3. Der materielle Inhalt der Haftpflicht.

Was den materiellen Inhalt der Haftpflicht nach § 1 HPG. angeht, so haftet der Betriebsunternehmer nicht nur für seine

---

18) Ebenso Eger, S. 36 f., S. 70 f.

19) Nach luxemburgischem Rechte haftet der Betriebsunternehmer nur für verschuldete Unfälle.

20) EE., Bd. V, S. 304. Die luxemburger Eisenbahnen sind seit 1872 in die Verwaltung des Deutschen Reichs übernommen, und solange dieses Verhältnis dauert, soll auch der Zollanschluß Luxemburgs an das Deutsche Reich in Geltung bleiben. (Vertrag vom 11. Juni 1872).

eigenen Handlungen, er ist auch verantwortlich für die Handlungen seiner Leute, d. h. seiner Beamten und Arbeiter. Es ist dabei unerheblich, um welchen Grad des Verschuldens es sich handelt, ob Fahrlässigkeit, Vorsatz oder gar verbrecherische Absicht in Frage steht, unerheblich auch, ob Zufall, ob vertragliches oder außervertragliches Verschulden als vorliegend zu erachten ist. Maßgebend ist allein, daß sich die fragliche Beschädigung als ein Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes darstellt. Wann ein solcher anzunehmen ist, soll einer späteren Erörterung — S. 36 ff. — vorbehalten bleiben. Soviel sei aber vorweggenommen, daß unbedingt dann ein vom Betriebsunternehmer zu vertretender Unfall in Frage steht, wenn er von seinen Angestellten in Ausübung ihres Dienstes, sei es fahrlässig, sei es zufällig oder sonstwie herbeigeführt worden ist. Denn hier handeln die Leute anstelle des Unternehmers als seine Organe. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz will das Reichsgericht nur unter ganz besonderen Umständen z. B. bei plötzlich eingetretener Geistesstörung des Angestellten statthaft erscheinen lassen[22]).

Von einem anderen Gesichtspunkte sind natürlich schädigende Handlungen von Angesteltlen des Unternehmers zu betrachten, die sich außerhalb ihres Dienstes befinden. Denn hier stehen sie außenstehenden dritten Personen gleich. Für ihre Handlungen hat der Unternehmer nur dann einzustehen, wenn das Eingreifen des Dritten auf den Betrieb sich erstreckt, wenn der durch ihn herbeigeführte Unfall ein eigentlicher „Betriebsunfall" ist. Doch vermag sich in solchen Fällen der Betriebsunternehmer häufig durch die Einrede der höheren Gewalt von der Haftpflicht zu befreien, wenn er nachweist, daß das Eingreifen des Dritten in den Betrieb einen unabwendbaren äußeren Zufall bedeutet[23]).

---

21) EE., Bd. XIII, S. 301.
22) ER. v. 9. April 1880. (EE., Bd. I, S. 145 f.).
23) Zu diesem Abschnitt vergl. Eger, S. 71 ff.

III.

Die Voraussetzung der Haftpflicht.

1. Der Schadensersatzberechtigte.

Der Betriebsunternehmer haftet nicht ohne weiteres für alle Unfälle und die dadurch herbeigeführten Schäden; das Eintreten seiner Haftverbindlichkeit wird vielmehr vom HPG. auf das Vorliegen bestimmter Voraussetzungen beschränkt: es fordert nicht nur, daß sich der Unfall beim Betriebe ereignet hat, sondern es gewährt auch nur einen Schadensersatzanspruch für die Tötung oder Körperverletzung eines Menschen.

Das Gesetz sagt ganz allgemein . . . . „ein Mensch . . . .". Zu verstehen ist unter Mensch — unter Zugrundelegung des § 1 BGB. — jedes vom Weibe stammende Lebewesen, ohne Rücksicht auf Geschlecht, Alter und Lebensfähigkeit, sofern es nach Vollendung seiner Geburt, wenn auch nur kurze Zeit, lebt. Vollendet ist aber die Geburt mit dem vollständigen Austritt des Kindes aus dem Mutterleibe.

Da das Gesetz schlechthin von „einem Menschen" spricht, so macht es keinen Unterschied, ob der vom Unfall betroffene ein Angestellter des Unternehmers, ein Passagier oder irgend ein Dritter ist, ob er im Dienst einer anderen Verwaltung[24]) steht oder nicht, ob er sich unberechtigterweise dem Betriebe genähert hat oder nicht, wenn nur der Unfall „bei dem Betriebe" geschehen ist[25]). Frantz — S. 5 — will freilich das Wort Mensch nicht in so unbegrenztem Sinne genommen wissen. Nach ihm geht ein Passagier, der ohne Erlaubnis des zuständigen Beamten einen Bahnzug ohne Lösung einer Fahrkarte benutzt, jedes Entschädigungsanspruchs von vornherein deshalb verlustig, weil er sich nicht „beim Betriebe der Bahn befinde" und „rechtlich nicht für den Bahnbetrieb, somit auch nicht für den Betriebsunternehmer existiere".

---

24) EE., Bd. 24, S. 421 f.

25) Eger, S. 55 ff.; Westerkamp, S. 628; Endemann, Haftpflicht, S. 40.

Es ist nicht abzusehen, aus welchem Grunde Frantz zu einer derartigen rechtlichen Fiktion gelangen zu können meint. Das Gesetz bietet ihm in dem völlig uneingeschränkten Gebrauch des Ausdrucks Mensch dafür keinerlei Unterlage, sondern setzt einzig und allein die tatsächliche Beschädigung eines menschlichen Wesens voraus. Daher bedarf es zur Zurückweisung der abwegigen Ansicht von Frantz nicht der weit ausholenden Begründung, wie sie K a h — S. 33 — an Hand des § 14 des Eisenbahnbetriebsreglements gibt. Bedeutsam kann der angeführte Fall allenfalls insoweit werden, als in der unbefugten Benutzung des Bahnzugs nach den konkreten Verhältnissen des jeweils gegebenen Falles möglicherweise ein „eigenes Verschulden" des Verletzten erblickt werden könnte. Im übrigen liegt gar kein Grund vor, den Unternehmer n u r für den Schaden derjenigen Personen haften zu lassen, die mit ihm in ein Vertragsverhältnis getreten sind; die Gefahr ist für Dritte, die sich dem Bahnkörper nähern, die gleiche.

2. Unfall beim Betriebe einer Eisenbahn.

a) B e g r i f f d e r E i s e n b a h n.

Ein Schadensersatzanspruch aus § 1 HPG. erwächst nur demjenigen, der einen Unfall bei dem Betriebe einer Eisenbahn erlitten hat.

Eine Definition von „Eisenbahn" ist im Gesetz nicht gegeben, es hat also die von der Wissenschaft oder Rechtsprechung aufgestellte und allgemein anerkannte zu gelten. Eine solche gibt es indessen weder in der einen noch in der anderen; vielmehr hat der Begriff der Eisenbahn von den verschiedenen — theoretischen wie praktischen — Interpreten eine verschiedene Auslegung erfahren. Es wäre darum ein eitles Unterfangen, an dieser Stelle eine Umschreibung des fraglichen Begriffes geben zu wollen, die nicht auch in diesem oder jenem Punkte angreifbar wäre.

Auszugehen ist bei der Bestimmung des streitigen Begriffes von der Erkenntnis, daß es sich um keinen Rechts-, sondern um

einen rein technischen Begriff handelt. Was im allgemeinen Leben unter Eisenbahn verstanden wird, ist auch für die Auslegung des Gesetzes maßgebend. Man könnte allerdings einwerfen, daß die Auffassung über Verkehrsmittel bei der ständig fortschreitenden Entwicklung der Kultur einem fortwährenden Wechsel unterworfen sei, daß aber die Auffassung über einen im Gesetze gebrauchten Ausdruck eine feststehende sein müsse, weil das Gesetz nur die Verhältnisse zur Zeit seiner Entstehung habe in Rücksicht ziehen wollen. Dieser Einwurf läßt sich nicht von der Hand weisen, zwingt jedoch nicht zu einer so starren Gesetzesauslegung, daß etwaige Änderungen von Verhältnissen, die den Kern, das Wesen des Gesetzes unberührt lassen, von der Gesetzeswirkung ausgeschlossen werden dürften. Das kommt auch in den Motiven zum HPG. zum Ausdruck, wo es heißt, daß neben den Lokomotivbahnen auch die Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz fallen sollen[26]). Was will das anders heißen, als daß es für die Anwendung des Gesetzes nicht darauf ankommen soll, welcher Triebkräfte sich das Verkehrsmittel, dessentwegen das Gesetz geschaffen ist, bedient, sofern nur der Grundcharakter des Unternehmens als „Eisenbahn" gewahrt bleibt.

Nimmt man — mangels gesetzlicher Definition — die sprachliche Bedeutung des Begriffes Eisenbahn zum Ausgangspunkt der Auslegung, so bedeutet er im engsten Sinne — wenn man Bahn mit Weg identifiziert — nichts anderes als die mit Eisen belegte gangbare oder befahrbare Strecke. Im weiteren Sinne wird aber darunter zugleich auch das die eiserne Strecke befahrende Material verstanden.

Mit dieser engen sprachlichen Begrenzung ist der Auslegung des vom Gesetze gemeinten Begriffes wenig gedient. Es greift somit die Verkehrsauffassung Platz. Danach hat als wesentlicher Bestandteil der Eisenbahn zunächst, wie sich schon aus der sprachlichen Bedeutung des Begriffs ergibt, ihre F a h r b a h n zu gelten. Ihre Eigentümlichkeit beruht darin, daß sie

---

26) Sten. Ber., Bd. III, S. 41; ER., Bd. II, S. 8/9.

den auf ihr rollenden Fahrzeugen eine bestimmte innezuhaltende Spur vorzeichnet, von der beliebig abzuweichen nicht möglich ist. Die Spur wird durch Schienen gebildet, wobei es nicht darauf ankommt, von welchem Material sie beschaffen sind: es können Eisen- oder Stahlschienen oder aus sonst geeignetem Material hergestellte Schienen [27]) sein, sofern sie nur infolge ihrer Festigkeit, Härte und Dauerhaftigkeit geeignet sind, eine Spur abzugeben.

Eger [28]) will freilich nur eiserne Schienen als notwendiges Requisit der Eisenbahn gelten lassen und beruft sich zur Unterstützung seiner Ansicht auch auf die in verschiedenen — von ihm zitierten — Entscheidungen ausgesprochene Auffassung des Reichsgerichts. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß das Reichsgericht sich wiederholt zu der gegenteiligen, oben vertretenen Ansicht bekannt hat, so auch in seiner Entscheidung Band I, S. 247, wo es als Schienen nur eine „metallene Grundlage" erfordert. Es ist aber einer restriktiven Interpretation auch um deswillen nicht das Wort zu reden, weil sie nicht der ratio legis entspricht; denn die Gefahren, denen der Reisende oder Dritte ausgesetzt ist, bleiben im Grunde dieselben auch bei Bahnen, die sich nicht auf Eisenschienen bewegen[29]), mag auch die Verschiedenheit der Friktion eine womöglich anders geartete Handhabung verschiedener Betriebsvorrichtungen im Gefolge haben. Wesentlich ist mithin lediglich eine besonders vorgerichtete Spurbahn, mag sie schmalspurig, normalspurig oder breitspurig[30]), mag sie zweispurig oder einspurig[31]) sein. Auf dem Vorhandensein solcher Spurfahrbahn beruht vornehmlich

---

27) In Amerika sind unlängst Versuche mit Papierschienen gemacht worden.

28) Eger, S. 36, 38 f.; mit ihm Endemann, Recht der Eisenbahnen, S. 1; Westerkamp, S. 629; dagegen v. Weinrich, S. 144 u. a.

29) Im wesentlichen der gleichen Ansicht Genzmer, S. 30; Klose, S. 20 ff.; Lass u. Maier, S. 98; Koppin, S. 21 f.

30) Breitspurige Eisenbahnen gibt es vor allem in Rußland.

31) Man denke an die neuerlichen Versuche der Scherl'schen Eingleisbahn im Zoologischen Garten in Berlin.

die eigenartige Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes für das übrige Verkehrsleben. Im übrigen liegt im Begriffe des Weges, der Bahn, das Merkmal einiger Ausdehnung; ein ganz kurzer Schienenweg, z. B. zur Beförderung eines Krahns wird nicht mit dem Ausdruck „Eisenbahn" bezeichnet; jedoch ist dieses Merkmal einer genauen Begrenzung nicht fähig.

Ein weiteres Erfordernis des Begriffs Eisenbahn im Sinne des § 1 HPG. besteht darin ,daß sie dem öffentlichen Verkehr übergeben sein muß [32]). Daher scheiden die nur privaten Zwecken dienenden, lediglich akzessorische Bestandteile eines Bergwerks oder einer Fabrik bildenden Eisenbahnen aus, mögen sie nun oberirdisch oder unterirdisch angelegt sein. Auch die im Bau begriffenen, dem öffentlichen Verkehre noch nicht übergebenen Bahnanlagen sind ausgeschlossen, weil bei ihnen von einem regelmäßigen, den allgemeinen Verkehrsinteressen dienenden Bahnbetriebe noch nicht die Rede sein kann. Wohl aber fallen unter § 1 HPG. die sog. Privatbahnen; denn sie dienen dem öffentlichen Verkehr, sind also allgemeingefährlich wie die Staatsbahnen. Treffend bezeichnet Schott [33]) öffentliche Eisenbahnen als „solche, welche dem Publikum zur Benutzung für den Personen- oder Gütertransport eröffnet sind", wobei es „einerlei ist, wem die Eisenbahn gehört, ob dem Staate oder einer juristischen Person oder einer Gesellschaft oder einer physischen Person; einerlei auch zu welchem Rechte sie diesen Personen zusteht, ob zu Eigentum oder zu Pacht u. dergl.". Bedeutsam ist lediglich die Öffentlichkeit des Verkehrs; gleichgültig aber, ob die öffentliche Eisenbahn vielleicht nur dem Personen- oder nur dem Güterverkehr dient, oder ob sie den Verkehr auch nur nach einem bestimmten Orte vermittelt. Jedenfalls muß aber eine öffentliche Eisenbahn für jedermann benutzbar sein, sie muß zur Allgemeinheit überhaupt, und darf nicht bloß zu bestimmten Personen in Beziehung treten.

Ohne Bedeutung ist, ob die dem öffentlichen Verkehr übergebene Eisenbahn eine unterirdische oder oberirdische Anlage

32) So auch Eger, S. 40.

33) Schott, bei Endemanns Handbuch, Bd. III, S. 462.

ist. Man kann eine gegenteilige Ansicht nicht aus der Äußerung des Bundesratsbevollmächtigten Dr. Falk im Reichstage[34]), „daß bei dem Begriffe Eisenbahn man nur an die Unternehmungen über der Erde gedacht hat", herleiten. Denn einmal läßt der beschränkende Zusatz in der Rede desselben Bundesratsbevollmächtigten erkennen, daß er bei Erwähnung der unterirdischen Bahnen lediglich „die — wie andere Maschinen — zur Erleichterung des Betriebes in einem Bergwerke benutzten" Eisenbahnen im Auge gehabt hat, zum andern aber ist in Rücksicht zu ziehen, daß bei uns zur Zeit der Entstehung des Haftpflichtgesetzes an Untergrundbahnen, wie wir sie heute haben, noch nicht zu denken war. Zu einer restriktiven Interpretation[35]) ist aber um so weniger Anlaß gegeben, als die ratio legis, oder — wie Dernburg meint — die occasio legis[36]), d. i. die dem Bahnbetriebe eigentümliche Gefährlichkeit, die Einbeziehung solcher neutechnischen Anlagen unter das Haftpflichtgesetz erheischt. Richtig dürfte deshalb die Zusammenfassung dahin lauten, „daß unter den § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nur solche dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahnanlagen fallen, deren Betrieb eine gleichartige, objektive Gefährlichkeit aufweist, und zwar im Gegensatz zu der Betriebsgefahr der übrigen Transportgewerbe"[37]) [38]).

Fraglich und bestritten ist, von welchem Zeitpunkte an eine Eisenbahn vorhanden ist. M. E. kann es nicht zweifelhaft sein, daß eine solche dann vorhanden ist, wenn sie den bestimmungsmäßigen Zweck, d. h. die Beförderung von Personen oder Sachen, durchzuführen in der Lage ist. Dieser Zeitpunkt

---

34) Sten. Ber. Bd. I, S. 451 bei Kah, S. 30 ff.

35) Nach Eger, S. 41, fallen unterirdische Eisenbahnen nicht unter § 1 HPG; konsequenter Weise müßte dann Eger auch die Eisenbahnunterführungen, Tunnels und dergl. ausschließen.

36) Dernburg, S. 663, Anm. 10.

37) E. E., Bd. 20, S. 92.

38) Im konkreten Falle kann das Vorhandensein einiger Gefahrenmerkmale genügen, sofern durch andere Umstände die Verkehrsgefahren der Eisenbahnen im erheblichen Grade erhöht werden. Vgl. Neumanns Jahrb., XI. Jahrg., S. 1214, Nr. 3.

tritt mit ihrer Fertigstellung ein, womit freilich nicht gesagt ist, daß notwendig die gesamte etwa projektierte Bahnstrecke vollendet sein müßte[39]); vielmehr genügt schon eine betriebsfähige Teilstrecke. Äußerlich erkennbar wird die Fertigstellung der Eisenbahn in der Regel dadurch in die Erscheinung treten, daß die bebaute Strecke „abgenommen", d. h. dem Betrieb übergeben wird. Erst und allein mit der Inbetriebnahme der Strecke wird die Bahn zum öffentlichen Verkehrsmittel und damit ein der Allgemeinheit gefährliches Unternehmen. Die der Abnahme vorausgehende Probefahrt gehört daher ebensowenig zum Betriebe wie die während des Bahnbaues auf der noch nicht fertiggestellten Strecke fahrende Arbeitsbahn[40])[41]). Denn in dem einen wie in dem anderen Falle kann von einem Betrieb deshalb keine Rede sein, weil die Benutzung der Strecke noch nicht jedermann freisteht, also eine Beziehung des Betriebsunternehmers zum breiten Publikum noch nicht eingetreten ist. Dies allein aber ist m. E. das ausschlaggebende Moment. Darum möchte ich den Zeitpunkt der „Abnahme" — im Gegensatz zu anderen Kommentatoren[42]) — nicht in dem bahnpolizeilichen Sinne der staatlichen Betriebsfähigkeitserklärung, als vielmehr nur insoweit als entscheidend ansehen, als er regelmäßig erst die fertiggestellte Bahn zu einem öffentlichen, der Allgemeinheit dienenden, deshalb allgemeingefährlichen Verkehrsmittel macht. Wohlverstanden: nicht die Abnahmeerklärung als solche, nicht die Unterstellung der Bahn unter eisenbahnpolizeiliche Vorschriften schafft eine öffentliche Eisenbahn,

---

39) Derselben Ansicht Klose, S. 28.

40) Ebenso Eger, S. 45; v. Weinrich, S. 146 f.; Kowalzig, S. 57; a. A. Westerkamp, S. 629.

41) Die Unsicherheit der gegenteiligen Auffassung des Reichsgerichts kennzeichnet Eger treffend, wenn er, S. 50, sagt: der Bahnbetrieb setze als Grundlage seines Beginnes die im Bau vollendete Bahn voraus, andernfalls würde vom ersten Spatenstich bis zur Beendigung des Baues die Entscheidung der Frage eine schwankende sein, ob bereits eine Eisenbahn und somit ein Eisenbahnbetrieb vorhanden ist oder nicht.

42) Vgl. Eger, S. 45; Koppin, S. 24 u. a.

sondern die — möglicherweise verbotswidrige, ja unerlaubte strafbare — Übergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr. Sie allein ist die äußerlich erkennbare Grenze, mit der die Haftpflicht des Unternehmers ihren Anfang nimmt.

Bei dieser Auffassung stimme ich mit Kollmann[43]) darin überein, daß es fehlsam ist, wenn man annimmt, daß die Unterstellung unter das Bahnpolizeireglement für den Begriff der Eisenbahn wesentlich sei. „Diese Ansicht trifft nur für noch im Bau begriffene Vollbahnen und Nebenbahnen zu, da diese dem Verkehr nicht übergebenen Bahnen dem Bahnpolizeireglement nicht unterstehen. Dagegen sind die zahlreichen Bahnanlagen niederer Ordnung, die Nebenbahnen und Kleinbahnen, dem Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen des Reichs überhaupt nicht unterstellt, sie haben auch nur in ganz vereinzelten Fällen die eigene Bahnpolizei. Der allgemeine Begriff der „Eisenbahn" kann also mit Hilfe des Bahnpolizeireglements oder der Verkehrsordnung nicht konstruiert werden"[44]).

Ob schließlich — wie Kollmann[45]) meint — ein Kriterium in der Regelung des Bahnbetriebes nach einem öffentlich bekannt gemachten Fahrplan liegt, „weil gerade durch die erforderliche Einhaltung des Fahrplans die dem Eisenbahnbetrieb anhaftende Eile und Hast sowie das mit Gefahr verbundene Gedränge des Publikums bedingt werde", mag mit Rücksicht darauf bedenklich erscheinen, daß sich der Betrieb der dem Güterverkehr dienenden Eisenbahn nicht nach einem öffentlich bekanntgemachten Fahrplan vollzieht.

Ohne Einfluß ist schließlich für die Auslegung des Begriffs, welcher Art das Eisenbahnunternehmen zuzurechnen ist, ob es eine Haupt-, Neben- (Sekundär-) oder Lokal- (Klein-)Bahn ist, wenn nur die Bahn als solche von der Staatsgewalt auf Grund

---

43) Kollmann, S. 26 f.

44) Allerdings fallen solche Eisenbahnen, die dem Bahnpolizei- und Betriebsreglement unterworfen sind, zweifellos auch unter § 1 HPG. — Kah, S. 31, Anm. 2.

45) Kollmann, S. 26.

der mit ihr zu erwartenden größeren wirtschaftlichen Bedeutung ausdrücklich als Eisenbahn anerkannt und dem öffentlichen Verkehr übergeben ist[46]).

Was die zur Erzielung der Fortbewegung der Transportmittel der Eisenbahn gebrauchten Mittel anlangt, so ist die herrschende und zutreffende Meinung die, daß der Begriff der Eisenbahn nicht auf Dampfbahnen beschränkt ist, sondern daß auch Drahtseil-, Zahnrad- und elektrische Bahnen, ferner auch solche, welche durch menschliche oder tierische Muskeltätigkeit oder bei geneigter Ebene durch die eigene Schwere der Transportgefäße und deren Ladung von einem Ort zum andern befördert werden, unter die Eisenbahnen zu rechnen sind[47]). Das Hauptmerkmal — hebt Kollmann[48]) richtig hervor — bleibt immer die Betriebsgefahr einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnanlage, die in einer dem Betriebe der Vollbahn mehr oder minder gleichartigen Weise in die Erscheinung tritt.

Bei Zusammenstellung der für den Begriff „Eisenbahn" als wesentlich angenommenen Merkmale würde sich nach alledem unter Zugrundelegung der von Genzmer[49]) aufgestellten Definition folgende Begriffsbestimmung der Eisenbahn ergeben:

> Eisenbahn ist eine fertiggestellte, innerhalb des Deutschen Reiches dem öffentlichen Verkehr dienende, mit eigenartiger allgemeiner Betriebsgefahr verbundene technische Anlage zur Beförderung von Personen oder Sachen auf Schienenwegen.

b) Begriff des Betriebes.

§ 1 HPG. begründet die Haftpflicht des Unternehmers nur in Ansehung solcher Unfälle, die sich „beim Betriebe einer Eisenbahn" ereignen. Was ist aber Betrieb einer Eisenbahn? Das

---

46) So auch Eger, S. 37.
47) ER., Bd. VII, S. 43, EE., Bd. 19. S. 61.
48) Kollmann, S. 27.
49) Genzmer, S. 26.

Gesetz enthält eine Umschreibung dieses Begriffs ebensowenig, wie seine Motive; doch weisen letztere auf wertvolle Gesichtspunkte hin, die einer richtigen Definition zu Grunde zu legen sind. Danach ist der Ausdruck Betrieb nicht in umfassendstem Sinne zu gebrauchen, wie Endemann[50]) vorschlägt, freilich auch nicht so eng und formelhaft zu begrenzen, daß — um mit Frantz[51]) zu reden — Unfälle als „beim Betriebe" geschehen nur dann angenommen werden könnten, wenn sie „in Ausführung und Beobachtung der Bahnpolizei- und Betriebsreglements vorgenommen und vorgekommen" seien; vielmehr entspricht es dem Willen des Gesetzgebers, den gewählten Ausdruck als rein technischen Begriff bei der Auslegung des Gesetzes zu verwerten. Mithin würden schlechthin unter Betrieb alle wirtschaftlichen Unternehmungen der Eisenbahn, d. h. alle Zustände, Handlungen und Ereignisse zu verstehen sein, die technisch in Beziehung stehen oder treten zu dem von der Eisenbahn zu verfolgenden Zwecke des Transports.

Eine genaue, alle erdenklichen Möglichkeiten einschließende Umschreibung des Begriffes wird sich kaum aufstellen lassen. Jedenfalls hat dies bislang weder die Wissenschaft, noch die Rechtsprechung vermocht; denn selbst das Reichsgericht pflegt nur immer kasuistisch die Merkmale des Begriffs aus dem jeweils vorliegenden Tatbestande des einzelnen Falles herauszuschälen. Tatsächlich läßt sich denn auch der Auslegung des strittigen Begriffs i. S. des HPG. in anderer Weise kaum beikommen. Immerhin dürfte eine Unterlage für seine Umschreibung in dem im preußischen Gesetz vom 3. November 1838 gebrauchten Worte „Beförderung" gefunden werden. Es läßt sich indessen nicht verkennen, daß der Begriff der Beförderung zu dem des Betriebes i. S. des § 1 HPG. sich wie pars pro toto verhält, daß nämlich unter Betrieb der Bahn nicht nur die Beförderung von Menschen und Gütern, sondern auch die unmittelbare Vorbereitung und Abwicklung des Beförderungsgeschäfts zu verstehen ist,

---

50) Endemann, Haftpflichtges., S. 37; bei Kah, S. 19, Note 2
51) Frantz, S. 3.

so daß das HPG. gegenüber dem preußischen Gesetz vom 3. XII. 1838 eine Erweiterung der Haftpflicht des Unternehmers[52]) enthält. —

Bedeutet nun auch die Beförderung (Transport) den Kerninhalt des Betriebes, nämlich die Ortsveränderung von Personen oder Sachen auf Schienenwegen, so bleibt doch immer zweifelhaft, welche Funktionen der Eisenbahn als den Transport vorbereitend, welche als ihn abschließend anzusehen sind. Ihre Zusammenfassung in eine abstrakte Formel ist bei der Mannigfaltigkeit und Verschiedenartigkeit der Verkehrsanlagen und -Vorrichtungen der Eisenbahn untunlich, auch unmöglich; ihre Kriterien werden sich nur von Fall zu Fall feststellen lassen. Auf beachtenswerte Anhaltspunkte verweisen in dieser Hinsicht die Ausführungen des Abgeordneten von Unruh[53]):

„Es wird immerhin sehr schwer sein, zu sagen, wo der Eisenbahnbetrieb anfängt und wo er aufhört, und wo die Grenze ist. Aus diesem Grunde wünsche ich, daß ein Ausdruck gefunden werde, der nur das bezeichnet, was wir bezeichnet wissen wollen, d. h. diejenigen Funktionen, diejenigen Vorrichtungen, die der Eisenbahn als solcher eigentümlich sind . . . . Ausgeschlossen wären hiernach alle diejenigen Betriebe der Bahn, die nicht zu den eigentlichen Funktionen der Eisenbahn gehören und nicht mit den Gefahren verbunden sind, die die Eisenbahn als solche herbeiführt, vielmehr nur mit denjenigen Gefahren, die auch mit anderen Etablissements verbunden sind."

Danach soll bei der Auslegung des fraglichen Ausdrucks auf die ratio legis, auf den mit dem Sondergesetz bezweckten Schutz des Lebens und der Gesundheit Dritter gegenüber dem besonders gefährdenden Charakter des Eisenbahnunternehmens zurückgegangen werden. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Betriebshandlung zur Vorbereitung, Durchführung oder zum Abschluß der Beförderung zu rechnen ist, ist darum maßgebend, ob

---

52) Sten. Ber., Bd. I, S. 445; bei Kah, S. 16 ff.
53) Sten. Ber., Bd. I, S. 453 bei Eger, S. 5.

sie mit den eigentümlichen Gefahren des eigentlichen Betriebes der Eisenbahn, der Beförderung auf der Bahn verbunden ist. Diese Feststellung läßt sich in jedem Falle unschwer durch einen Vergleich mit anderen Transportgewerben[54]) treffen. Gefahren, die das Eisenbahngewerbe mit anderen Transportgewerben, z. B. dem Betriebe der Schiffahrt, der Post, der Omnibusse usw. gemeinsam hat, sind nicht als ihm eigentümlich anzusehen[55]). Das Beladen oder Ausladen der ruhenden, stillstehenden Transportmittel, das Zu- oder Abfahren der Beförderungsgüter und ähnliches ist in einem wie im andern Falle gleich gefährlich oder ungefährlich. Ein Unfall bei einer dieser Verrichtungen ist niemals nach § 1 HPG. zu beurteilen, es sei denn, daß zu der fraglichen Verrichtung noch ein das Kriterium der Gefährdungsmöglichkeit in sich tragendes Moment hinzuträte, das nunmehr erst die Verrichtung zu einer beim Eisenbahnbetriebe besonders gefährlichen machte[56]).

Als solche Momente nun, die dem Eisenbahnbetriebe die ihm eigentümliche besondere Gefährlichkeit verleihen, sind hauptsächlich zu betrachten: die Bewegung der Transportmittel auf Schienenwegen, wodurch eine erhöhte Schnelligkeit erzeugt, gleichzeitig aber infolge ihrer Gebundenheit an die vorgelegte Spur ein Ausweichen unmöglich, ein sofortiges Anbremsen wegen der geringen Reibungsflächen einerseits und der Schwere und doch leichten Beweglichkeit der Transportmittel[57]) andererseits sehr erschwert wird. Weiter mag das dem übrigen Transportverkehr fremde, eigentümlich brausende, schleifende und schnaubende Geräusch, verbunden mit dem zeitweisen Austsrömen und Zischen des Dampfes (bei Dampfbahnen) Erwähnung finden[58]) [59]).

---

54) Ebenso Reindl, S. 22 und die dort zitierten Stellen und Entscheidungen; a. Ansicht Westerkamp, S. 637.

55) Vgl. auch Neumanns Jahrb., VIII. Jahrg., S. 933/34, I.

56) Ebenso Neumanns Jahrb., X. Jahrg., S. 1074, er. 2 u. 3; vgl. auch Endemann, Haftpflicht, S. 37.

57) ER., Bd. 2, S. 29; Bd. 7, S. 43; EE., Bd. 15, S. 129.

58) Reindl, S. 23; Eger, S. 7.

59) EE., Bd. 13, S. 156; Bd. 16, S. 51.

Schließlich verleiht dem Eisenbahnbetrieb eine besondere Gefährlichkeit auch die außerordentliche Eile, mit der alles bei diesem Betriebe vor sich zu gehen pflegt und die insbesondere beim Ein- und Aussteigen, sowie beim Be- und Entladen der Wagen (während eines kurzen Stationsaufenthaltes) zu zahlreichen Unfällen führt. Hierbei ist nach der Praxis ein Unfall als „bei dem Betriebe" erfolgt nicht nur dann anzusehen, wenn Eile objektiv geboten war, sondern unter Umständen schon dann, wenn der Verletzte sie subjektiv, wenn auch irrig, für geboten hielt[60]).

Mit obiger Aufzählung sind bei weitem nicht alle Momente getroffen, die dem Eisenbahnbetriebe seine besondere Gefährlichkeit verleihen. Sie lassen sich auch nicht erschöpfend aufzählen, weil die fortschreitende Technik stets neue Betriebsarten mit neuen Eigenheiten ausfindig macht. Ebenso lassen sie sich nicht sämtlich als ausschließlich dem Betriebe i. S. des § 1 HPG. eigentümlichen Gefahren kennzeichnen, vielmehr sind unter ihnen solche, die auch bei anderen Unternehmungen vorkommen können; denn sonst würde man, wie Reindl[61]) treffend bemerkt, z. B. „eine Explosion des Dampfkessels einer Lokomotive nicht zu den unter § 1 fallenden Betriebsgefahren der Eisenbahn rechnen können, da solche Explosionen auch bei anderen Dampfmaschinen vorkommen können"[62]) [63]).

Keineswegs sind demnach die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren lediglich in solchen Funktionen zu erblicken, die die Fahrtätigkeit von dem Augenblicke ihrer Vorbereitung bis zu ihrer Beendigung zum Gegenstand haben[64]). Vielmehr genügt irgend eine Tätigkeit oder Wirksamkeit der Betriebsmittel, die aber nicht identisch ist mit der Ortsbewegung oder Beförde-

---

60) EE., Bd. 11, S. 338; Bd. 12, S. 334; Bd. 16, S. 308; Eger, S. 7; Coermann, S. 25 f.

61) Reindl, S. 28.

62) So auch Endemann, S. 36; EE., Bd. 2, S. 182.

63) Damit wird auch die von Westerkamp — S. 63 — beliebte Gegenargumentation hinfällig.

64) Entsch. d. Ob. Trib. Bd. 28, S. 270.

rung. Deshalb sind als Betriebsfunktionen auch technische Maßnahmen anzusehen, die sich auf den Betrieb unmittelbar beziehen. Als solche kommen nach Genzmer[65]) hauptsächlich in Frage[66]):

a) Die Entwicklung der Triebkraft (Heizen der Lokomotive, Wasser- und Kohlenspeisung derselben).
b) Das Wirkenlassen und die Inruhesetzung der Betriebskraft (Handhabung des Mechanismus der Lokomotive).
c) Das Anhalten des Zuges (Bremsen).
d) Das Rangieren des Zuges (Wagenschieben, Wagendrehen auf der Drehscheibe).
e) Die Außerdienststellung der Beförderungsmittel (Auslöschen des Kesselfeuers, Ablassen des Dampfes, Wegschaffung der Lokomotive und Wagen).

Im übrigen ist es für die Frage, ob „Betrieb vorliegt, unerheblich, ob die — die Verletzung herbeiführende — Tätigkeit der Beförderungsmittel eine vom Unternehmer gewollte oder nicht gewollte, eine ordnungsmäßige oder ordnungswidrige ist[67]), so daß der Unternehmer auch dann haftpflichtig wird, wenn durch unbefugte Fortbewegung eines stillstehenden Bahnwagens durch einen Fabrikarbeiter ein Dritter verletzt wird[68]); erforderlich ist nur, daß diese Tätigkeit auf einer „Eisenbahn" i. S. des Gesetzes stattfindet. Auf welchem Teile des Bahnkörpers sie stattfindet, ob außerhalb oder innerhalb des Bahnhofs, auf freier Strecke, an Übergängen, auf Haupt- oder Anschlußgleisen, ist wiederum gleichgültig.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß es kaum möglich ist, den Begriff „Betrieb" nach § 1 HPG. durch eine abstrakte Formel

---

65) Genzmer, S. 19.

66) Hierzu vgl. im einzelnen auch: Entsch. RG., Bd. 2, S. 8; Entsch. ROHG., Bd. VIII, S. 420; EE., Bd. 3, S. 402; Bd. 5, S. 55; Bd. 6, S. 1.

67) So auch Eger, S. 23.

68) Ebenso Klose, S. 34; a. A. Entsch. des RG. in JW. 1907, S. 340; vgl. hierzu auch die sich widersprechenden Entsch. des RG. in Neumanns Jahrb., IX. Jahrg., S. 975/76, IV. und XI. Jahrg., S. 1215 er. 8. Nur die ersterwähnten Entsch. ist m. E. zutreffend.

zu umschreiben. Auch die Feststellung durch Präjudizien haben nur Wert unter sorgsamer Berücksichtigung der Tatsachen des einzelnen Falles[69]). Es bleibt daher nur übrig, als wesentliche Merkmale des streitigen Begriffs in Betracht zu ziehen:

a) daß dem Eisenbahnunternehmen eine besondere Gefährlichkeit eigentümlich ist;

b) daß diese besondere Gefährlichkeit in der von den übrigen Transportgewerben abweichenden eigentümlichen Natur des Eisenbahngewerbes liegt.

Das Gesetz selbst fordert freilich das Merkmal der besonderen Gefährlichkeit nicht einmal zur Begründung der Haftpflicht des Unternehmers. Sie ist jedoch die ratio legis in dem Sinne gewesen, daß in den einzelnen Fällen der Beschädigung untersucht werden soll, ob ein Zusammenhang mit der besonderen Gefährlichkeit des Betriebes vorliegt[70]). Dies hat auch die Gerichtspraxis — das Reichs-Oberhandelsgericht und ihm sich anschließend das Reichsgericht — sowie die überwiegende Mehrzahl der Kommentatoren[71]) als Kriterium des Betriebes anerkannt, so daß es nicht genügen soll, wenn „der Unfall" bei Benutzung einer Vorrichtung eingetreten ist, welche den besonderen Zwecken der Eisenbahn dient, sondern daß es darauf ankommt, ob mit dieser Vorrichtung oder der Art und Weise der Benutzung derselben auch unmittelbar oder mittelbar — die be-

---

69) Vgl. Endemann, Haftpflicht, S. 35 u. 37.

70) Derselb. Ans. Genzmer, S. 23.

71) Eger, S. 9, definiert Begriff als „den Inbegriff derjenigen Funktionen des Eisenbahngewerbes, welche demselben die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen."

Kah, S. 20 (ähnlich Klose, S. 37), nimmt an, daß die Voraussetzung des Gesetzes nur dann Platz greifen kann, wenn ein erkennbarer Zusammenhang des konkreten Unfalles mit der den Eisenbahnen eigentümlichen Betriebsart stattfindet oder wenigstens im Allgemeinen als möglich sich darstellt.

Westerkamp, S. 635, will den „Betrieb" durch „Verkehr" umschrieben wissen; (aber was ist Verkehr?).

Der Definitionen von Frantz, S. 3, und Endemann, S. 35 ff., ist in diesem Kapitel bereits Erwähnung getan worden.

sondere dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefährdung verbunden sei"[72]).

Da nach Obigem unter Betriebsfunktion nur solche Maßnahmen fallen, die sich auf den technischen Betrieb der Eisenbahnen beziehen, so scheiden — als nicht unter Betrieb i. S. des § 1 HPG. fallend — alle Handlungen und Ereignisse aus, die den gewerblichen Eisenbahnbetrieb betreffen, wozu letzten Endes auch die administrative Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung, die Anschaffung der Wagen und Betriebsmittel, Beaufsichtigung des Betriebes, die Kassen und Rechnungsführung u. dergl. gehört. Aus demselben Grunde fällt nicht unter § 1 der Betrieb in den Reparaturwerkstätten, Güterhallen, Warteräumen, Zollräumen, Telegraphenanstalten und sonstigen Hilfsanlagen, die die Eisenbahn zur Durchführung ihrer Hauptfunktionen betreibt[73]). Anlagen der erwähnten Art sind gegebenenfalls als Fabriken anzusprechen und fallen als solche unter § 2 HPG. und § 120a GewO.[74]) [75]). Unterschiedlich von ihnen sind jedoch Trajektanstalten zu behandeln, die einen Bestandteil des Eisenbahnbetriebes ausmachen — man denke z. B. an die Trajektfähre Warnemünde—Gjedser, Stralsund—Altefähr, Saßnitz—Trelleborg u. a. — und daher als Betriebe i. S. des § 1 HPG. anzusehen sind, zumal da sie die gleiche Gefährlichkeit aufweisen, die dem Eisenbahnbetriebe eigentümlich ist[76]).

Ist bisher erörtert, was unter „Betrieb einer Eisenbahn" zu verstehen ist, so ist nunmehr zu untersuchen, wann und unter welchen Umständen das Gesetz die Haftpflicht des Unternehmers als begründet anerkennen will.

---

72) ER., Bd. I, S. 53.

73) Fälle dieser Art liegen oft sehr schwierig, weil die Funktionen der Hilfsanlagen oft in die eigentliche Betriebstätigkeit der Eisenbahnen hineingreifen. In jedem einzelnen Falle ist dann zu prüfen, ob durch den Unfall eine der Eisenbahn eigentümliche Betriebsgefahr verwirklicht ist.

74) Ebenso Endemann, R. d. Eisenb., S. 402 f.

75) Vgl. auch Neumanns Jahrb., IX. Jahrg., S. 975, Nr. 7.

76) So auch Genzmer, S. 18 ff., Coermann, S. 30 f.; Eger, S. 29 ff.

§ 1 HPG. setzt voraus, daß der Unfall „b e i dem Betriebe" sich ereignet hat. Wird diese Ausdrucksweise rein sprachlich genommen, so ist eine Verletzung „bei dem Betriebe" schon dann eingetreten, wenn sie mit ihm zeitlich und räumlich zusammenfällt. Danach würde — nach dem häufig angeführten Beispiel — der Unternehmer bereits haftbar gemacht werden können für eine Verletzung, die einem Reisenden während der Fahrt von einem Mitreisenden zugefügt wird (Mord im Eisenbahnzuge). Dieser Standpunkt wird tatsächlich auch von S e l i g s o h n — S. 163 ff. — vertreten, der einen Unfall als b e i m Betriebe erfolgt schon dann ansehen will, wenn die Einrichtungen der Bahn nicht nur die Ausführung der Tat ermöglicht oder erleichtert haben, sondern überhaupt für den E n t s c h l u ß des Täters kausal gewesen sind". Eine derartige Erweiterung der Haftung des Unternehmers hat natürlich nicht in dem Willen des Gesetzgebers gelegen; sie würde in ihren äußersten Konsequenzen schließlich zur Unterbindung des Unternehmens überhaupt führen. Das äußere zeitliche und örtliche[77]) Zusammentreffen von Betrieb und Unfall reicht demnach zur Gesetzesanwendung nicht aus, vielmehr ist ein innerer ursächlicher Zusammenhang[78]) zwischen beiden erforderlich[79]). Es muß also das „bei" im wesentlichen so gelesen werden, als stände „durch"[80]) oder besser noch — wie K o p p i n[81]) vorschlägt — „infolge" des Betriebes. Ein Unfall „bei dem Betriebe einer Eisenbahn" liegt deshalb nur vor, wenn der Unfall in dem Betriebe selbst seine Ursache findet. Indessen auch bei dieser Auslegung ist Maßhalten geboten, um das Gesetz nicht mehr zu beschränken, als erforderlich ist, um auch seinen anderweitigen Tendenzen gerecht zu werden; folg-

77) „örtlich" will nicht heißen, „innerhalb des Terrains der Eisenbahn", sondern „von dem Eisenbahnbetriebe ausgehend".

78) Gegen S e l i g s o h n wendet sich auch R e i c h e l — Recht, Bd. XII, S. 348 — der die Bahn für einen durch schuldhafte Handlung eines Dritten verursachten Unfall nur dann haften läßt, wenn die besondere Betriebsgefahr als M i t u r s a c h e erscheint.

79) Vgl. auch N e u m a n n s Jahrb., X. Jahrg., S. 1074 Nr. 4.

80) So E n d e m a n n, S. 38.

81) K o p p i n, S. 26.

lich ist das Erfordernis des ursächlichen Zusammenhangs nicht bloß dann anzunehmen, wenn der eingetretene Schaden unmittelbar durch den Betrieb verursacht worden ist, sondern auch dann, wenn nur ein mittelbarer ursächlicher Zusammenhang vorliegt[82]) [83]).

c) Begriff des Betriebsunfalles.

Nach § 1 HPG. haftet der Unternehmer, „wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird". Für die Auslegung der Begriffe „getötet oder körperlich verletzt" sind nach übereinstimmender Ansicht der Mehrzahl der Kommentatoren die einschlägigen Definitionen in den §§ 223, 223a, 224 und 226 StGB. maßgebend.

Unter Tötung ist danach (§ 226 StGB.) die Vernichtung der menschlichen Persönlichkeit zu verstehen. Daß die Vernichtung eine augenblickliche sei, wird nicht erfordert; denn indem § 3 Nr. 1 HPG. von Heilungsversuchen spricht, läßt er erkennen, daß nach dem Gesetz Tötung auch dann vorliegen soll, wenn der Tod nicht unmittelbar eintritt, sofern er sich nur als Folge eines beim Betriebe erlittenen Unfalles darstellt.

Was den Begriff der Körperverletzung anlangt, so ist seine Auslegung aus den §§ 223, 223a, 224 StGB. zu entnehmen, jedoch mit der Maßgabe, daß — wie aus § 3 HPG. erhellt — nur Körperverletzungen mit gewisser nachhaltiger Wirkung in Betracht kommen, die einen Vermögensnachteil zur Folge haben. Er begreift in sich körperliche Mißhandlung und Beschädigung an der Gesundheit, beschränkt sich also keineswegs auf „äußere Verletzungen des Körpers, Verwundungen und Verstümmelungen"[84]), sondern umfaßt auch Beschädigungen der geistigen Gesundheit[85]), Störungen der inneren Körperintegrität, der geistigen Funktionen. Der vom Gesetz gebrauchte Ausdruck „körperlich

---

82) ROHG., Bd. 12, S. 163; EE., Bd. I, S. 243.

83) Ebenso Genzmer, S. 15; Lehr, S. 18; Endemann, S. 38 f.; Reindl, S. 38 f.; Coermann, S. 32; auch Eger, S. 97.

84) Endemann, S. 41; EE., Bd. 16, S. 24 f.

85) Kah, S. 34; ROHG., Bd. 21, S. 412; EE., Bd. 21, S. 183.

verletzt" ist also nicht in dem engeren Sinne einer Verletzung des Körpers zu nehmen, als vielmehr im Sinne einer Haftungsausschließung des Unternehmers für Sachbeschädigungen; für diese haftet der Unternehmer nicht nach dem HPG., sondern nach den allgemeinen Bestimmungen in § 823 BGB. und den auf Grund des Artikels 105 EGBGB. erlassenen landesrechtlichen Bestimmungen[86]).

Aber auch für Tötungen und Körperverletzungen wird ein Anspruch auf Schadensersatz nur begründet, wenn sie sich auf einen „Betriebsunfall" zurückführen lassen.

In der Literatur sind die Ansichten für den Unfallbegriff sehr geteilt; Einigkeit herrscht nur insoweit, als man ihm das Moment des Außergewöhnlichen und Plötzlichen als wesentliches Merkmal zuerkennt.

Im übrigen lassen sich die vertretenen Ansichten nach drei Gesichtspunkten einteilen: die eine sieht den Unfall in der Betriebsstörung, die andere in der Körperverletzung oder Tötung selbst; die dritte endlich wandelt mittlere Bahnen. Nach ihr ist das Betriebsereignis der äußere Tatbestand, der Unfall die Einwirkung und die Tötung oder Körperverletzung die Folge dieser Einwirkung.

Was die erste Auffassung anbetrifft, so ist sie mit Eger[87]) schon aus dem Grunde zu verneinen, weil dieses Ereignis durchaus nicht immer eine Betriebsstörung zu sein braucht, wenn dies auch regelmäßig der Fall sein wird. Darum weist Eger richtig darauf hin, daß, „wenn z. B. ein Arbeiter zwischen den Puffern zweier Eisenbahnwagen erdrückt wird, ohne daß die Fahrt oder Rangierbewegung eine Störung erleidet, zweifelsohne schon ein Unfall i. S. des § 1, nicht aber eine Unregelmäßigkeit des Betriebes vorliegt". Wollte man aber die Betriebsstörung selbst als Unfall bezeichnen, so läge in dem angeführten Beispiel kein Unfall, da ja der Betrieb nicht gestört wurde.

---

86) In Preußen ist hiernach der § 25 des preuß. Eisenbahnges. vom 3. 11. 1838 maßgebend.

87) Eger, S. 108.

Aber auch der anderen, hauptsächlich von Eger verfochtenen Ansicht ist m. E. nicht beizupflichten. Eger geht allerdings zunächst den richtigen Gedankengang, wenn er ausführt[88]): „Der Unfall besteht . . . allein in der Beziehung, in welche die Funktionen des Bahnbetriebes zu der Körperintegrität eines Menschen treten, in der K o l l i s i o n, in welche sie mit dem Körper irgend eines Menschen geraten sind, in der E i n w i r k u n g, welche sie auf die Körperintegrität eines Menschen ausüben, d. h. also in der Verletzung, welche letzterer dadurch erleidet." Wenn der Ausdruck Verletzung i. S. einer noch nicht abgeschlossenen Handlung, eines erst (oder noch) in der Tätigkeit befindlichen, eingreifenden Zustandes oder Ereignisses in die Körperintegrität verstanden werden dürfte, so wäre der obigen Ausführung nichts hinzuzufügen. Tatsächlich aber wird sie in ihrer Schlußfolgerung abwegig, weil Eger die Verletzung, d. h. das die Verletzung hervorrufende Ereignis bereits dem Erfolge, d. i. den herbeigeführten Folgen gleichsetzt, was er in dem Satz zusammenfaßt: daß „unter Unfall die bei dem Betriebe geschehene Verletzung oder Tötung zu verstehen ist."

Eger stützt zunächst seine Ansicht darauf, daß die Verletzung selbst, „nicht irgend welche beliebigen Folgen des Betriebsereignisses" das für den Betriebsunternehmer maßgebende entschädigungspflichtige Moment abgebe. Das ist gewiß ebenso richtig, wie der Mörder nicht wegen des Gebrauchs einer todbringenden Waffe, sondern wegen des durch ihn herbeigeführten Erfolges bestraft wird, oder wie der Sachbeschädiger nicht wegen Verstümmelung des Hundes, sondern wegen des durch die Verstümmelung verursachten Minderwertes des Hundes zum Ersatze verpflichtet wird. Das die Vergeltungs- oder Entschädigungspflicht begründende Moment des Erfolges beseitigt deshalb nicht das in der Ursachenkette notwendige Glied, daß nämlich der Mörder erst d u r c h den Gebrauch der todbringenden Waffe zum Mörder, der Sachbeschädiger erst d u r c h die Verstümmelung des Hundes zum Sachbeschädiger wurde[89]).

88) E g e r, a.a.O.

89) Vgl M a t t h i a ß, § 61, S. 142; R ü m e l i n, S. 237 ff.

Rosin[90]) trifft deshalb das Richtige, wenn er nicht das Betriebsereignis selbst, nicht die Verletzung oder Tötung an sich, sondern das körperschädigende Ereignis, die Einwirkung des Betriebsereignisses auf den menschlichen Körper als Unfall angesehen wissen will. Das den normalen Zustand des menschlichen Körpers zerstörende Ereignis — als das das Betriebsereignis und die Tötung (bezw. Körperverletzung) ursächlich verbindende Moment — macht den Unfall aus. Bleiben wir bei dem von Eger oben angeführten Beispiel, so ist mit Rosin zu deduzieren: nicht das Zusammentreffen der Puffer, nicht die zerquetschte Brust des die Wagen koppelnden Eisenbahnarbeiters bilden den Unfall, sondern das Einschneiden der Puffer in die Brust des Arbeiters.

So schwer es auch häufig sein mag, im gegebenen Falle das abnorme Betriebsereignis von der schädigenden Einwirkung einerseits, die Einwirkung von ihren schädlichen Folgen andererseits begrifflich zu trennen: die logische Würdigung und das praktische Bedürfnis unserer Gesetzesauslegung erfordert ihre Isolierung und Einzelbetrachtung und in vielen Fällen, in denen die einzelnen Entwicklungsphasen auch zeitlich getrennt in die Erscheinung treten, insbesondere die Verletzung oder Tötung ihrer Ursache — der schädigenden Einwirkung — nachfolgen, verbietet sich von selbst jede Identifizierung des Unfalls mit dem sich später einstellenden Schaden an Leib und Leben[91]). Das gilt — trotz Klose's[92]) gegenteiliger Ansicht — insbesondere auch von psychischen Einwirkungen (Schreck, Furcht u. dergl.), die zunächst pathologisch-anatomisch sich nicht nachweisen lassen. Sie sind noch keine Körperverletzungen und ihre späteren Folgeerscheinungen können deshalb nicht „als ein zunehmendes Fortschreiten der einmal eingetretenen Verletzung" bezeichnet werden.

Wenn aber Eger schließlich noch aus der Wortfassung des § 1 HPG. die Richtigkeit seiner Auffassung herleiten zu können

---

90) Rosin, S. 297 ff.
91) Ders. Ans. Rosin, S. 303 ff.
92) Klose, S. 40 f.

vermeint, so ist ihm von unserem Standpunkte aus entgegen zu halten, daß eine Zusammenfassung von Tötung und Körperverletzung unter den Ausdruck „Unfall" um so weniger vom Gesetz gewollt sein kann, als nach § 8 für den Beginn der Verjährung der Schadensersatzforderungen der Tag des Unfalls, nicht aber der Tag der eingetretenen Körperverletzung oder Tötung maßgebend ist.

Muß hiernach in Übereinstimmung mit Rosin daran festgehalten werden, daß das Ereignis der körperschädigenden Einwirkung der Unfall ist, so fragt es sich, wie nun die Einwirkung beschaffen sein muß, um ein Unfall i. S. des § 1 HPG. zu sein.

Als wesentliches Merkmal des Unfallbegriffs kommt hier — wie schon kurz erwähnt — die zeitliche Beziehung der Einwirkung, die den Unfall von der Erkrankung unterscheidet, in Betracht. In Theorie und Praxis ist man sich darüber einig, daß dem Unfalle die Eigenschaft des Plötzlichen anhaftet, so daß von einem entschädigungspflichtigen Unfall nur dann die Rede sein kann, wenn die schädigende Einwirkung sich auf ein plötzliches, zeitlich bestimmbares, in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum eingeschlossenes Ereignis zurückführen läßt, daß die Ursache des Todes oder der Körperverletzung bildet[93]). Plötzlich braucht dabei nur die Einwirkung zu sein, ihre Folgen können sich später zeigen.

Keine Unfälle i. S. des § 1 sind somit die sog. Berufs- oder Gewerbekrankheiten. Sie entstehen allmählich und treten unter der Wirkung ungünstiger Einflüsse als das Endergebnis einer länger andauernden, der Gesundheit nachteiligen Berufs- oder Gewerbetätigkeit hervor[94]). Sie werden nicht durch die der Eisenbahn eigentümlichen Betriebsgefahren verursacht und begründen daher keine Entschädigungspflicht des Unternehmers. Ein ursächlicher — unmittelbarer oder mittelbarer — Zusammenhang zwischen der die Verletzung hervorrufenden Einwirkung und den eigentümlichen Gefahren des Eisenbahnbe-

93) Vgl. ER., Bd. 21, S. 77 ff.; Bd. 29, S. 43; Laß u. Mayer, S. 160; Neumanns Jahrbuch, IX. Jahrg., S. 974, er. 6.

94) Coermann, S. 39; ER., Bd. 21, S. 78.

triebes ist aber — wie schon früher erörtert — zum Unfallbegriff nach § 1 erforderlich, seine Notwendigkeit auch in Wissenschaft und Rechtsprechung[95]) allgemein anerkannt worden, ohne daß jedoch dabei die besondere Gefährlichkeit die ausschließliche Ursache für den Unfall sein müßte.

Den Beweis für den Kausalzusammenhang zwischen Unfall und Verletzung hat der Verletzte, gebenenfalls der anspruchberechtigte Dritte zu führen. Sache des Richters, dem die Gesamtheit der einzelnen Tatbestände des Unfalls vorzutragen sind, ist es, auf Grund freier richterlicher Beweiswürdigung gemäß § 287 ZPO. zu prüfen und festzustellen, ob — wie Reindl[96]) zutreffend ausführt — „erfahrungsgemäß und nach dem natürlichen Lauf der Dinge" aus den geschilderten Ereignissen der behauptete Schaden erwachsen kann.

d) Ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfallsfolgen (Tötung oder Körperverletzung) und Schaden.

Der Betriebsunternehmer haftet „für den dadurch entstandenen Schaden". Das „dadurch entstanden" bezieht sich auf „getötet oder körperlich verletzt" in § 1 und weist auf die Notwendigkeit eines Kausalzusammenhangs zwischen der Tötung oder Körperverletzung und dem eingetretenen Schaden hin. Der Schade muß durch die Verletzung entstanden, also die Folge der Verletzung sein. Daß er notwendig und zeitlich unmittelbar aus der Verletzung folgt, ist ebensowenig erforderlich, wie das die Verletzung allein und unmittelbar den Schaden verursacht hat[97]), sofern sie ihn nur zur Folge haben kann. Der Schaden hängt aber mit der Verletzung ursächlich nicht zusammen, soweit der Verletzte es unterläßt, den Schaden abzuwenden oder zu mildern, wenn z. B. der Verletzte sich einer Operation nicht unterzieht, der sich jeder vernünftige Mensch unterziehen würde[98]). „Man kann in solchen Fällen", führt Matthiaß[99])

---

95) EE., Bd. 16, S. 25.
96) Reindl, S. 41 f.
97) Vgl. ER., Bd. 6, S. 1.

zutreffend aus, „nicht sagen, daß der Geschädigte zur Abwendung und Minderung verpflichtet sei, sondern nur, daß sein Schadensersatzanspruch fortfällt, sobald er Maßregeln unterläßt, die ein vernünftiger und redlicher Mann treffen würde."

Man wird jedoch eine Einschränkung dieses Grundsatzes gelten lassen müssen für alle Fälle, in denen ein durch die Verletzung bereits entstandener Schade durch das nachfolgende, spätere Tun oder Unterlassen des Verletzten vergrößert wird. Hier kann Schadensersatz verlangt werden, jedoch nur insoweit als das Tun oder Unterlassen für die Erhöhung des Schadens nicht ursächlich ist, d. h. nur insoweit als der Schaden auch ohne jenes Tun oder Unterlassen, lediglich in Folge der Verletzung bereits entstanden war. Es kann demnach durch ein der Verletzung zeitlich nachfolgendes schuldhaftes Verhalten des Beschädigten die Haftpflicht zwar nicht gänzlich ausgeschlossen, wohl aber den Ersatzansprüchen gegenüber erheblich beschränkt werden.

Hat die bei einem Betriebsunfall erlittene Verletzung später einen weiteren Unfall des Beschädigten zur Folge, so erstreckt sich zweifellos die Haftpflicht der Eisenbahn auch auf diesen Unfall, vorausgesetzt natürlich, daß sich dieser spätere Unfall auf den vorangegangenen ursächlich zurückführen läßt. Man hat von diesem Gesichtspunkt aus die Eisenbahn auch verantwortlich machen wollen für Schädigungen, die die Führung des Entschädigungsprozesses beim Verletzten infolge seelischer Erregung hervorgerufen hat. (Neum. Jahrb. 8. Jahrg. S. 934 II). Diese Auffassung wird man jedoch mit Kaiser[100]) als rechtsirrtümlich verwerfen müssen, weil der beim Betrieb erlittene Unfall nur den Anlaß zum Porzesse bildet, keineswegs aber als dessen Ursache im Rechtssinne gelten kann".

Im übrigen ist zur Geltendmachung des Schadensersatz-

---

98) Matthiass, § 76, V. 2d, S. 188.

99) Matthiass, aaO.

100) Kaiser, Zur Frage der Haftung für Schädigungen, die der Entscheidungsprozeß selbst hervorgerufen hat. In JW. 09, S. 53.

anspruchs notwendig, daß der Schade tatsächlich „entstanden" ist, die Möglichkeit seiner Entstehung genügt nicht; zum mindesten muß sich sein Betrag annähernd feststellen lassen.

Der Ursachenzusammenhang zwischen Verletzung und Schaden ist eine gesetzliche Voraussetzung des Anspruchs aus § 1 HPG. und als anspruchbegründende Behauptung nach bekanntem Grundsatze von demjenigen zu beweisen, der den Anspruch erhebt. Regelmäßig wird eine Leistungsklage gegeben sein, doch wird dem Kläger, der nachweist, daß ihm infolge der Verletzung (oder Tötung des Rechtsvorgängers) ein bestimmter, wenn auch nicht schon vollendeter, Schade entstanden sei, die Verfolgung seines Anspruchs im Wege der Feststellungsklage nicht versagt werden können[101]); es könnte sonst der Fall eintreten, daß dem Berechtigten überhaupt die Möglichkeit genommen würde, einen Schaden ersetzt zu verlangen, der sich in seinem vollen Umfange erst nach Ablauf der zweijährigen Verjährungsfrist[102]) § 8 HPG.) feststellen läßt[103]).

Als Schaden kann nur geltend gemacht werden, was sich als Vermögensnachteil erweist, und auch dieser nur, soweit er sich in den durch die §§ 3 und 3a HPG. gezogenen Grenzen hält[104]). Wegen anderer Schäden, etwa infolge Zeitversäumnis oder wegen Sachbeschädigung, kann, so wünschenswert de lege ferenda auch eine Ausdehnung der Haftpflicht des Unternehmers auf derartige Schadensfolgen sein mag, ein Anspruch aus § 1 HPG. nicht hergeleitet werden. Für sie bleiben, wie schon früher erwähnt, die Bestimmungen des BGB. und bestimmter Landesgesetze maßgebend.

---

101) EE., Bd. 21, S. 255, S. 263 f.

102) Nach der Entsch. d. Reichsger. v. 22. 9. 1904 (EE., Bd. 21, S. 275) begründet schon die drohende kurze Verjährung des § 8 HPG. das rechtliche Interesse an der alsbaldigen Feststellung. § 256 ZPO.

103) Ebenso Genzmer, S. 41.

104) So Eger, S. 99; Westerkamp, S. 646; Coermann, S. 45 ff.; Reindl, S. 55 u. a.

3. Der Schadensersatzpflichtige.

Haftpflichtig ist nach § 1 HPG. der „Betriebsunternehmer". Wer ist Betriebsunternehmer? Die Erklärung liegt schon im Worte selbst: Derjenige, der — selbst oder durch seine Angestellten als seine Vertreter, Organe — das Eisenbahnunternehmen betreibt, betreibt in gesetzes-technischem Sinne gewerbsmäßiger Ausnutzung[105]), zum Zwecke der Erzielung wirtschaftlichen Gewinnes. Demnach ist Betriebsunternehmer derjenige, der den Betrieb der Eisenbahn in eigenem Namen und für eigene Rechnung ausübt oder ausüben läßt[106]); das ist auch die von der Wissenschaft und Rechtsprechung durchweg angenommene Begriffsbestimmung[107]). Ihre allgemein gehaltene Fassung läßt schon erkennen, daß es auf die Persönlichkeit des Unternehmers, ob physische oder juristische Person, ebensowenig ankommt, wie darauf, in welchen rechtlichen Beziehungen der Unternehmer zum Unternehmen steht, ob als Eigentümer, Pächter, Nutznießer oder dergl. Insbesondere ist festzuhalten: der Eigentümer des Unternehmens k a n n und wird in der Regel Betriebsunternehmer sein, er m u ß es aber n i c h t sein.

Weiter geht daraus, daß der Begriff des Betriebsunternehmers das Merkmal des Gewerbsmäßigen in sich schließt, also ein regelmäßiges, auf Erwerb gerichtetes Unternehmen von gewisser, längerer Dauer verlangt, hervor, daß einerseits derjenige, dem die Bahn zur gelegentlichen, zeitweisen Benutzung überlassen wird, andererseits der Unternehmer durch solche Gebrauchsüberlassung noch nicht seine Unternehmereigenschaft verliert. Wohl aber kann ein Bauunternehmer, dem ein Eisen-

---

105) Ähnlich E n d e m a n n , S. 43.

106) ER., Bd. 14, S. 425.

107) Abweichender und nicht zu billigender Ansicht sind, soweit ich übersehen kann, lediglich F r a n t z , S. 4, und K a h , S. 34. Beide sehen im Betriebsunternehmer diejenige Person, die den geschäftlichen (gewerblichen) Betrieb für Rechnung und an Stelle des Eigentümers tatsächlich ausübt. Neben anderen Mängeln liegt der Hauptmangel dieser Begriffsumschreibung darin, daß nach ihr der Mandatar statt des Mandaten haftpflichtig wird.

Bahngeleise zur Benutzung für Arbeitszüge entgeltlich überlassen ist, als Betriebsunternehmer auf dieser Strecke gelten[108]).

Zweifelhaft kann sein, wer bei Benutzung eines Anschlußgleises als Betriebsunternehmer anzusprechen ist. Nicht selten geschieht es, daß eine Fabrik oder ein sonstiges industrielles Unternehmen zum Zwecke leichterer oder schnellerer Verladung seiner Erzeugnisse durch ein Anschlußgleis mit einer Bahn verbunden ist. Hier wird sich die Frage, wer Betriebsunternehmer auf dem Anschlußgleise ist, nach Reindl's[109]) zutreffender Ansicht nur nach den konkreten Verhältnissen des gegebenen Falles entscheiden lassen. Besorgt z. B. die Fabrik den Betrieb dadurch allein, daß sie das rollende Bahnmaterial vom Beginn des Anschlußgleises abholt und nach Be- und Entladung ebendahin zurückgeschafft, so wird man sagen müssen, daß lediglich die Fabrik ein Unternehmen auf dem Anschlußgleise betreibt. Ebenso wird die Fabrik, wenn ihr das rollende Material bis zu einem bestimmten Merkpfahl des Anschlußgleises zugeführt wird, als Betriebsunternehmerin hinsichtlich der Strecke von ihrem Etablissement bis zum Merkpfahl zu gelten haben, während als solche hinsichtlich der übrigen Strecke nur die Hauptbahn in Frage kommen wird[110]). Endlich kann der Fall auch so liegen, daß die Fabrik zwar Eigentümerin des Anschlußgleises ist, sein Betrieb aber ausschließlich der Hauptbahn obliegt; dann wird nur die Hauptbahn als Betriebsunternehmerin in Betracht kommen[111]).

Allerdings ist bei Lösung dieser strittigen Frage der Gedanke v. Weinrichs[112]) nicht von der Hand zu weisen, daß ein industrielles Unternehmen mit Rücksicht darauf, daß es ein Anschlußgleise regelmäßig nicht als Eisenbahn betreiben, d. h. aus ihm wirtschaftlichen Gewinn ziehen will, sondern sich seiner

---

108) ER., Bd. I, S. 279 ff.
109) Reindl, S. 49 f.
110) EE., Bd. 24, S. 171 f.
111) ER. in Neumanns Jahrb. VII. Jahrg., S. 935, III.
112) v. Weinreich, S. 149.

lediglich als eines Hilfsmittels zur Förderung seiner Industrieanlage bedient, wegen der untergeordneten, nebensächlichen Bedeutung des Anschlußgleisbetriebes überhaupt nicht als Betriebsunternehmer angesehen werden kann. Man kann diesem Gedanken vielleicht um so mehr beifallen, als ja die Dienstleistungen der Hauptbahn nur gegen Entgelt erfolgen, der ökonomische Gewinn aus dem Betriebe des Anschlußgleises also tatsächlich der Hauptbahn zufällt[113]). Freilich könnten bei solcher Lösung der Frage Zweifel unterlaufen, ob es für die Auslegung des Begriffes „Betriebsunternehmer" wesentlich sei, daß das Unternehmen floriere, dem Unternehmer Vorteile bringe, während es in Wirklichkeit unerheblich ist, ob es mit Gewinn oder Verlust arbeitet[114]).

Bei Konkurrenzbahnen, d. h. beim Betriebe einer Strecke durch mehrere Bahnen, gilt diejenige als Unternehmerin, bei deren Betriebe der Unfall sich ereignet. Beim gemeinschaftlichen Betriebe auf gemeinsame Rechnung haften beide als Gesamtschuldner auf das Ganze. Die Frage des Verschuldens des Unfalls durch den einen oder anderen Unternehmer kann wohl bezüglich des Regreßrechts der Haftpflichtschuldner untereinander von Bedeutung sein, dem Verletzten gegenüber kommt sie nicht in Betracht[115]).

Bei durchgehenden Zügen endlich ist das Territorialitätsprinzip maßgebend: jeder Unternehmer ist für den auf seiner Strecke eintretenden Betriebsunfall verantwortlich. Denn jeder ist Betriebsunternehmer nur hinsichtlich der von ihm betriebenen Strecke[116]), gleichgültig ob etwa seine Angestellten oder sein Rollmaterial auf die übrige Strecke mit übergehen und auf ihr Dienst verrichten oder nicht[117]). Eine Ausnahme findet

---

113) Diesen Gesichtspunkt berücksichtigt auch eine — bei EE., Bd. 12, S. 197 abgedruckte — Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. Juni 1894.

114) EE., Bd. 24, S. 171, 185 f.

115) ER., Bd. 21, S. 361. Ebenso Genzmer, S. 38.

116) ER., Bd. 22, S. 8.

117) Vgl. Kah, S. 34.

auch hier nur dann statt, wenn diese Züge auf gemeinschaftliche Rechnung gehen. Dann liegt wieder ein Gesamtschuldverhältnis vor.

Von Bedeutung ist noch das Verhältnis der Post[118]) und Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft zur Eisenbahn. Eine besondere Eigentümlichkeit wohnt indessen dem Verhältnisse weder der einen, noch der anderen inne; denn beides sind keine Eisenbahnunternehmer. Das ergibt sich eigentlich schon aus dem Begriffe selber: sie betreiben, wenn auch gewerbsmäßig, keine Eisenbahn, sondern ein von dieser verschieden geartetes Unternehmen. Sie stellen lediglich auf Grund vertraglicher Abmachung ihre Wagen ein, der Betrieb selbst bleibt in den Händen der Eisenbahn. Bezüglich der Post ist dies auch aus Artikel 8 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875[119]) zu entnehmen. Danach kann bei einer Tötung oder Körperverletzung eines Postbeamten die den Schadensersatz leistende Eisenbahn hinterher die Post regreßpflichtig machen. Diese Bestimmung würde übrig sein, wenn die Post Betriebsunternehmerin i. S. des § 1 HPG. wäre.

Die Haftung des Betriebsunternehmers tritt ein, wenn die in § 1 HPG. vorausgesetzten Tatbestandsmerkmale objektiv erfüllt sind. Sie ist unbedingt und unmittelbar, selbst dann, wenn der Unfall von einem Dritten verschuldet ist; denn ausgeschlossen ist sie nur bei e i g e n e m Verschulden des Verletzten. Natürlich ist damit nicht gesagt, daß der schuldige Dritte überhaupt frei ausgeht, auch er haftet dem Verletzten. Es liegt somit ein Gesamtschuldverhältnis vor. Aber der Betriebsunternehmer haftet dem Beschädigten gegenüber primär oder prinzipal, die Einrede der Vorausklage ist ihm abgeschnitten, und er haftet weiter solidarisch, ohne zur Teilungseinrede berechtigt zu sein. Er kann somit vom Kläger nicht fordern, vorerst den schuldigen Dritten zu belangen, kann ihn auch nicht — etwa bei gemeinschaftlichem Betriebe — mit einem Teile des Anspruchs an den anderen Betriebsunternehmer verweisen.

118) Vgl. auch E g e r, S. 95 ff.

119) Abgedruckt bei E g e r, S. 97.

Durchbrochen wird dieses Prinzip der Haftung nur durch § 135 Gew. Unf. Vers. Ges. und § 8 des Beamten-Unf. Fürs. Ges., denn hier kann der Betriebsunternehmer dem nach den genannten Gesetzen entschädigungsberechtigten Verletzten gegenüber einwenden, daß die zur Haftung aus § 135 bezw. § 8 erforderlichen Voraussetzungen nicht erfüllt seien, der Verletzte sowie seine Hinterbliebenen sich also an die Berufsgenossenschaft zu halten hätten[120]).

Es muß jedoch hervorgehoben werden, daß die Haftpflicht des Betriebsunternehmers nur dem Verletzten gegenüber primären Charakter trägt; dem eigentlichen Verursacher des Schadens gegenüber ist sie nur eine subsidiäre oder eventuelle. Eger[121]) bezeichnet deshalb zutreffend den Unternehmer in dieser Hinsicht nur als den „Verauslager". Daraus ergibt sich einmal, daß der Unternehmer dem Verletzten, der schon ganz oder zum Teil vom schuldigen Dritten befriedigt ist, den Einwand völliger oder teilweiser Befriedigung des Anspruchs entgegensetzen darf; zum andern und hauptsächlich aber, daß er vom schuldigen Urheber des Unfalles Ersatz seiner, dem Verletzten gewährten Entschädigungs-„Auslagen" verlangen kann. Hierbei kann von Wichtigkeit sein, in welchem Verhältnis der Unternehmer zum Verursacher des Unfalles steht: Gegenüber dem schuldigen Beamten ist für die Regreßklage des Unternehmers der (Beamtenanstellungs-)Dienstvertrag maßgebend[122]), einer sonst vertraglich gebundenen Person gegenüber der zu Grunde liegende Vertrag. Eger[123]) wie Reindl[124]) führen hierfür als Beispiel den vom Reichsgericht durch Erkenntnis vom 16. Dezember 1886 entschiedenen Fall an, wo die Eisenbahnverwaltung einem Fabrikanten die Aufstellung eines Signalapparates übertragen hatte, und dieser die ihm nach § 120a GewO. obliegenden Pflichten vernachlässigt hatte, so daß einer der Angestellten durch die

120) Ebenso Reindl, S. 45 f.; Eger, S. 76; EE., Band 15, S. 157.
121) Eger, S. 79.
122) Römer in Goldschmidts Zeitschr., Bd. 18, S. 26.
123) Eger, S. 77 u. EE., Bd. V, S. 291.
124) Reindl, S. 47.

Bahn beschädigt wurde. Hier kann der in Anspruch genommene Unternehmer aus § 823 Abs. 2 gegen den Fabrikanten auf Rückerstattung des dem Verletzten geleisteten Schadensersatzes klagen. Umgekehrt aber hat der Fabrikant, wenn er zuerst unter Übergehung des Unternehmers vom Verletzten verklagt worden wäre, kein Rückgriffsrecht gegen den Unternehmer.

Steht der nach § 1 HPG. haftpflichtig gemachte Betriebsunternehmer zu dem eigentlichen Urheber des Schadens in keinem Vertragsverhältnis, so ist er diesem gegenüber grundsätzlich klaglos gestellt, es sei denn, daß ihm — soweit nicht schon eine cessio legis vorliegt — das Klagerecht vom Entschädigten ausdrücklich abgetreten worden ist. Für die Annahme der von Eger[125]) beliebten Fiktion einer Zession in solchen Fällen (cessio ex lege) besteht mangels diesbezüglicher Bestimmungen im HPG. und wegen der im BGB. erschöpfend aufgezählten Fälle der cessiones legis kein Anlaß[126]).

Ausgeschlossen sind Ansprüche des Betriebsunternehmers auf Schadloshaltung gegenüber dritten Personen oder Angestellten, an die der Verletzte auf Grund eigener früherer Leistungen aus seinem Vermögen Schadensersatzansprüche hat, wie dies z. B. bei Unfalls- und Lebensversicherungen der Fall zu sein pflegt; ausgenommen ferner Rückforderungsrechte gegen die aus öffentlich-rechtlichen Titeln verpflichteten Armenverbände und Krankenkassen. Vielmehr erhalten diese selbst — jedoch nur bei cessio legis oder ausdrücklicher Klagerechtsabtretung[127]) — bis zu der Höhe des von ihnen nach Maßgabe des Gesetzes Geleisteten ein Regreßrecht gegen den nach § 1 HPG. haftpflichtigen Unternehmer.

Unter den mehreren Schadensersatzpflichtigen hat der Verletzte es in der Hand, gegen wen er vorgehen will. Doch kann er seinen Schadensersatzanspruch insgesamt nur einmal geltend

---

125) Eger, 78.
126) Ders. Ansicht Reindl, S. 48; Lehr, S. 26.
127) Ebenso Coermann, S. 42.

machen, weil sonst möglicherweise eine vom Gesetz nicht bezweckte Bereicherung des Beschädigten eintreten könnte[128]).

IV.

Ausschließung der Haftpflicht.

Allgemeines.

Während der Beschädigte zur Begründung seines Anspruchs aus § 1 — der rechtlichen Natur der Haftpflicht als einer obligatio ex lege entsprechend — lediglich die Tatsache einer infolge Betriebsunfalls erlittenen Körperverletzung oder Tötung darzutun hat, kann sich der Eisenbahnunternehmer nur auf zwei Einreden berufen, um die drohende Haftpflicht von sich abzuwenden. Diese Entlastungsgründe faßt das Gesetz in den Nachsatz zusammen: „sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

Diese Worte enthalten nicht nur eine prozessual-formale Vorschrift, insofern als sie dem Unternehmer die Beweislast für die von ihm einzuwendenden Tatsachen aufbürden, sondern insbesondere auch eine materiell-rechtliche Bestimmung, durch die einerseits der in § 1 aufgestellten, grundsätzlich unbeschränkten Gefährdungshaftung eine Grenze gezogen und zugleich — wie schon ausgeführt — der Charakter eines Versicherungsverhältnisses genommen, andererseits aber eine Haftung auch für Zufall statuiert wird.

Um den Ausschluß seiner Haftpflicht zu erreichen, hat der Unternehmer einredeweise zu behaupten und zu beweisen — diese zweifache Bedeutung steckt in „beweist"[129]) —, daß der Unfall entweder durch:

---

128) Zu dies. Abschnitt vergl. die Abhandlung von Römer in Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 18, S. 16—32.

129) So Kah, S. 40; Kowalzig, S. 61 f.

1. höhere Gewalt oder (alternativ),
2. eigenes Verschulden des Beschädigten verursacht worden ist. Es ist seine Sache, die näheren Umstände des Unfalls darzulegen und zu beweisen, und zu zeigen, daß sie die eine oder andere der beiden Ausnahmen begründen. Den Beweis hierfür muß er klar und überzeugend führen. In Zweifelsfällen gelangt sonst die Praxis zu seiner Verurteilung, selbst wenn die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit nahe liegt, daß höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verunglückten vorliegt[130]).

1. Höhere Gewalt.

Der Begriff der höheren Gewalt ist im HPG. nicht umschrieben. Auch in anderen Gesetzen, in denen er sich vorfindet, z. B. in §§ 203 Abs. 2, 701, 1996 BGB., in §§ 453, 456 HGB. und in § 11 des Reichspostgesetzes, findet sich keine Definition. Es war deshalb der Rechtsprechung und Wissenschaft vorbehalten, den streitigen Begriff zu formulieren. Indessen ist auch hier eine einheitliche Feststellung nicht erfolgt, vielmehr hat seine Auslegung im Laufe der Jahre zu verschiedenen Ergebnissen geführt, deren keines bislang eine befriedigende Lösung bedeutet. Tatsächlich ist es denn wohl auch schwierig, wenn nicht unmöglich, einen Begriff, von dem bei den Reichstagsverhandlungen[131]) der damalige Bundesbevollmächtigte sagte: „Es ist die höhere Gewalt einer jener Begriffe, die ihren wahren Inhalt nur empfangen können im einzelnen Falle, sie lassen sich nicht abstrakt definieren", durch eine bestimmte Formel festlegen zu wollen.

Es wird sich deshalb mehr oder weniger nur darum handeln können, die den Begriff der höheren Gewalt besonders kennzeichnenden Merkmale hervorzuheben. Aber auch über deren Vorhandensein herrscht in der Literatur und Recht-

130) Vgl. hierzu die Entscheidungen bei Eger, S. 104—107; ferner in Neumanns Jahrb, IX. Jahrg., S. 977, V. und VIII. Jahrg., S. 837, V.
131) Sten. Ber., Bd. 1, S. 450; Kah, S. 45.

sprechung keine Übereinstimmung. Von Einfluß und Bedeutung sind jedoch die Grundsätze gewesen, die Goldschmidt[132]) über die höhere Gewalt aufgestellt hat.

Goldschmidt entnimmt den Begriff der höheren Gewalt dem römischen Rechte, insbesondere dem receptum nautarum, cauponum, stabulariorum[133]), das die Haftung für eingebrachte Sachen des Reisenden seitens des Schiffers, Gast- und Stallwirts regelte. Diese Haftung kannte ursprünglich gar keinen Befreiungsgrund. Erst später wurde dem Wirt die exceptio vis maioris gegeben. Die Quellen formulieren den Begriff der vis maior aber nicht, sie zählen nur einzelne Beispiele auf, z. B. in D. XXXXIV, 7, 1, 4: maior casus, cui humana, infirmitas resistere non potest, veluti incendium, ruina, naufragium. Für Bezeichnung der „höheren Gewalt" finden sich im corpus iuris noch Ausdrücke, wie vis naturalis[134]), fatum[135]), fortuitus[136]).

Im Anschluß hieran hat Goldschmidt den Begriff der höheren Gewalt erläutert. Er macht hierbei zunächst eine Zweiteilung, indem er den Haftpflichtigen verantwortlich macht:

1. unbedingt für seine eigenen Handlungen, sowie für die Funktionen seiner Betriebsmittel und die Handlungen seiner Dienstorgane, d. i. für den sog. inneren Zufall;
2. bedingt auch für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse insoweit, als diese Handlungen oder Ereignisse durch menschenmögliche, durch die Umstände gebotene Vorsicht mit vernünftigen Mitteln überhaupt abge-

---

132) Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. HR., Bd. 3, S. 58 bis 118, 331—385.

133) l. 1, pr. D. IV, 9: Ait praetor: Nautae, caupones, stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo. l. 3, § 1, D. IV, 9: At hoc Edicto dummodo qui recepit, tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel dammnum datum est, nisi quod damno fatali contingit. Inde Labeo scribit: si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum et si in stabulo vel in caupona vis maior contigerit.

134) l. 59, D. XIX, 2.

135) l. 11, § 4, 5 D. IV, 4.

136) l. 2, § 7 D. L, 8.

wendet oder in ihren Folgen unschädlich gemacht werden können, d. i. für den sog. äußeren Zufall.

Aus diesen beiden grundleitenden Sätzen deduziert nun Goldschmidt den Begriff der höheren Gewalt und versteht darunter:

„Naturereignisse und Handlungen Dritter, welche ungeachtet aller irgendmöglichen und durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden, noch in ihren schädlichen Folgen vermeidlich waren".

Hierbei soll es aber nicht darauf ankommen, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses oder seiner Folgen überhaupt möglich gewesen sei, sondern ob die Abwendung bei den gegebenen Verhältnissen durch die äußerste, diesen Umständen angemessene Sorgfalt und durch Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftigerweise zugemutet werden durfte, hätte erreicht werden können.

Diese sog. „subjektive Theorie" hat bei der Mehrzahl der Schriftsteller Anklang, in ihrem Grundgedanken auch bei der Rechtsprechung des Reichsgerichts[137]) Eingang gefunden. Indessen läßt sich nicht verkennen, daß sie von Mängeln nicht frei ist. Matthiaß[138]) weist darauf hin, indem er ausführt: „Diese Auffassung läuft darauf hinaus, daß dem Verpflichteten eine ungewöhnliche, über die im Verkehre übliche hinausgehende Sorgfalt auferlegt und entsprechend eine Haftung für culpa levissima statuiert wird. Beachtet man aber, daß die Pflicht zur Sorgfalt nicht bloß ungewöhnlich gesteigert, sondern tatsächlich unerfüllbar ist, so gerät diese Auffassung auf das Gebiet der Fiktion der Schuld". Diese Ausführungen von Matthiaß treffen den wunden Punkt der subjektiven Theorie, weshalb auch das Reichsgericht, obwohl es in der Hauptsache heute noch an ihr festhält, sich den Grundsätzen der „objektiven Theorie" nicht ganz hat verschließen können.

Nach der objektiven Theorie, die von Exner begründet wurde, ist höhere Gewalt ein Ereignis, das:

---

137) ER., Bd. 21, S. 16 ff.; ROHG., Bd. 2, S. 247.

138) Matthiaß, § 61, II, S. 145.

1. außerhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und das
2. vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.

Diese Theorie, bei der es auf die Frage, ob bei dem individuellen Falle der Schaden durch Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt hätte abgewendet werden können, überhaupt nicht ankommt, ist für das Haftpflichtrecht wegen der von ihr geforderten absoluten Unabwendbarkeit des Ereignisses unbrauchbar. Sie würde die Fälle der höheren Gewalt aufs äußerste beschränken und die Haftpflicht des Unternehmers ins Übermaß steigern. Immerhin hat das Reichsgericht sich der objektiven Theorie insofern genähert, als es neuerlich zu den von außen einwirkenden Ereignisse solche nicht mehr rechnet, die mit einer gewissen Häufigkeit bei dem Betrieb vorzukommen pflegen und nach der Natur des betreffenden Betriebes nicht vermeidbar sind.

Hat demnach keine der hauptsächlich vertretenen Theorien uneingeschränkte Anerkennung gefunden, so soll im Folgenden an Hand höchstinstanzlicher Entscheidungen versucht werden, dem Begriff der höheren Gewalt näher zu kommen und seine wesentlichen Merkmale hervorzuheben.

In der bei Eger, S. 113 f. abgedruckten Entscheidung des Reichsgerichts vom 2.Dezember 1879 heißt es: „Höhere Gewalt bezeichnet im Unterschiede von Zufall ein äußeres durch elementare Naturkräfte, die schädigende Wirkung von Naturereignissen, oder durch Menschenkräfte, die Handlungen dritter Personen, herbeigeführtes Ereignis, welches den Unfall verursacht hat und dessen schädigende Wirkung nach der allgemeinen Verkehrsanschauung durch geeignete Vorkehrungen zu vermeiden unmöglich ist."

Hieraus ergibt sich zunächst, daß unter höhere Gewalt fallen können schädliche Zufallswirkungen, sofern sie sich dar-

stellen als äußere, als „von außen, d. i. außerhalb des Betriebes des Unternehmers einwirkende Ereignisse, die nach menschlicher Einsicht nicht vorauszusehen sind und — wenn sie eintreten — durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet und in ihrem Erfolge nicht abgeschwächt werden können“[139]).

Nicht hierher gehören danach innere schädliche Zufallswirkungen, d. h. solche, die innerhalb des Betriebes, im Betriebe selbst, in Handlungen des in Dienst befindlichen Betriebspersonals oder in Mängeln des Betriebsmaterials ihren Ursprung haben. In solchen Fällen haftet der Eisenbahnunternehmer unbedingt für die richtige und fehlerfreie Funktionierung seiner Einrichtungen und Betriebsmittel, insbesondere auch für deren Vollkommenheit, nicht etwa nur für ihre „ordnungsmäßige Beschaffenheit“, wie Westerkamp[140]) meint. Demzufolge hat das Reichsgericht höhere Gewalt z. B. nicht angenommen bei einem Unfalle, der durch Bruch eines Radreifens einer Lokomotive[141]), durch Versagen der Bremse[142]) herbeigeführt wurde.

Dem inneren Zufall gleich stehen Unfälle, die im Betriebe als diesem eigentümlich mehr oder minder häufig vorzukommen pflegen, auf die der Unternehmer gerüstet und gefaßt sein muß, sowie weiter Unfälle, die ausschließlich in der gefährdenden Natur des Unternehmens selbst oder in einer vom Betriebsunternehmer selbst geschaffenen Lage ihren Grund haben[143]). Von diesem Gesichtspunkte aus hat das Reichsgericht in Bd. 1 seiner Entscheidungen S. 253 weder die Verletzung durch Gegenstände, die von einem Bahnbeamten im Betriebsinteresse aus dem fahrenden Zuge geworfen sind, noch — in Bd. XI, S. 146 — die Erblindung eines Bahnbeamten infolge Funkenflugs einer vorüberfahrenden Lokomotive als höhere Gewalt aufgefaßt; aus eben

139) EE., Bd. I, S. 360; Bd. II, S. 291; Bd. 15.
140) Westerkamp, S. 653 ff.
141) EE., Bd. III, S. 86.
142) EE., Bd. VI, S. 329.
143) EE., Bd. 16, S. 335.

derselben Erwägung hat es in neuester Zeit — entgegen seiner bis dahin geübten Praxis, z. B. Bd. XXI, S. 13 — beim Überfahren von Kindern durch Straßenbahnwagen die Einrede der höheren Gewalt zurückgewiesen, da Unfälle dieser Art sich häufiger ereigneten, durch die Gefährlichkeit des Betriebes verursacht würden und man mit ihnen rechnen müsse[144]).

Selbstverständlich umfaßt diese Kategorie der vom Unternehmer zu vertretenden inneren Zufälle auch alle durch Verschulden des Eisenbahnpersonals herbeigeführten Unfälle.

Indessen ist mit der Unterscheidung der inneren und äußeren Zufälle allein für den Begriff der höheren Gewalt nicht viel gewonnen; denn es lassen sich natürlich auch von außen, außerhalb des Betriebes hereinbrechende Ereignisse mit Unfallsfolgen denken, die nicht als Fälle höherer Gewalt zu betrachten sind. Es wird deshalb nötig sein, zu prüfen, wie von außen kommende Ereignisse geeigenschaftet sein müssen, um als „höhere Gewalt" zu erscheinen.

Schlechthin fallen darunter solche, die sich als „unabwendbare äußere Zufälle" darstellen. Wann aber ist ein Ereignis unabwendbar? Die herrschende Meinung setzt hier das Verhältnis der haftpflichtigen Person zu dem fraglichen Ereignis und deren Verhalten in Beziehung zu einander. Nach ihr liegt ein unabwendbarer Zufall oder höhere Gewalt dann vor, „wenn es der haftpflichtigen Person, bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äußersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich war, das schädigende Ereignis oder dessen Folgen abzuwenden"[145]). Die in jedem einzelnen Falle gegebenen Verhältnisse sollen die Frage nach der Abwendbarkeit eines äußeren Zufalles entscheiden. Es ist also ein relativer Maßstab anzulegen[146]). Demgemäß erscheinen als höhere Gewalt alle diejenigen äußeren Ereignisse, deren Vermeidung durch Vorkehrungen unmöglich ist, die im gegebenen Falle nach der

144) ER., Bd. 54, S. 406. Eine ähnl. Entscheidung in Neumanns Jahrb., XI. Jahrg., S. 1216 f., IV.

145) Reindl, S. 61.

146) ER., Bd. I, S. 276; Bd. XIV, S. 82.

allgemeinen Verkehrsanschauung zu dem durch dieselben zu erreichenden Erfolge in vernünftigem Verhältnis stehen, aber auch nur dann, wenn einerseits die Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die nach den Verhältnissen gebotene, äußerste Vorsicht und andererseits die Unüberwindlichkeit des Ereignisses und seiner Schadensfolgen durch menschliches Bemühen festgestellt ist. Die Haftung des Betriebsunternehmers ist sonach auch für die äußeren Zufälle ein durch die jeweils anzuwendende Sorgfalt bedingte, eine Sorgfalt, die mindestens soweit zu gehen hat, als die Vorkehrungen ohne Vereitelung des wirtschaftlichen Zweckes des Eisenbahnunternehmens vernünftigerweise verlangt werden können[147]).

Eine trotz solcher Sorgfalt unüberwindliche und unabwendbare als höhere Gewalt sich darstellende, äußere Einwirkung kann nun — nach der oben zitierten Entscheidung des RG. v. 2. XII. 79 — entspringen: entweder elementaren Naturkräften oder den Handlungen dritter Personen.

Durch Naturereignisse schlechthin wird der Betriebsunternehmer nicht ohne weiteres von der Haftpflicht befreit; er soll seinen Betrieb gegen Gefährdung durch Naturereignisse tunlichst sichern. Für gewöhnliche Naturereignisse, wie Frost, Schneefall, auch Glatteis[148]) [149]) bleibt er stets verhaftet. Außerordentliche Naturereignisse, wie Blitz, Erdbeben, Überschwemmung, vermögen die Einrede der höheren Gewalt zu begründen, vorausgesetzt, daß sie unabwendbar waren durch die nach Lage des Falles gebotene Sorgfalt. Hier hat als notwendiges Erfordernis die Unvoraussehbarkeit des Naturereignisses zu gelten; denn es läßt sich kein Ereignis, selbst kein Naturereignis, denken, das sich unter allen Umständen als höhere Gewalt darstellte. Es ist, wie Kah[150]) mit Recht hervorhebt, immer nur

147) Ebenso Coermann, S. 49.

148) Eger, S. 123.

149) Entgegen der Ansicht des Reichsgerichts kann der Frage, wodurch das Glatteis entstanden ist, für die Feststellung, daß der Unfall beim Betriebe sich ereignet hat keine Bedeutung beigemessen werden. Vgl. Neumanns Jahrb., XI. Jahrg., S. 1215 er. 5.

150) Kahl, S. 48.

eine Tatfrage, die der Richter im Einzelfalle zu entscheiden hat. So wird ein Naturereignis, wie z. B. ein Erdrutsch, nur dann den Charakter der höheren Gewalt annehmen, wenn keine drohende Anzeichen wahrgenommen werden und er nicht durch rechtzeitige Anordnung geeigneter Maßregeln abgewendet werden konnte. Kennt aber die Bahnverwaltung die drohende Gefahr, und trifft sie trotzdem keine Vorbeugungsmaßregeln, so hat sie alle durch den Erdrutsch verursachten Unfälle zu vertreten und kann sich nicht auf höhere Gewalt berufen.

In keinem Falle kommen jedoch als Naturereignisse in Betracht die Wirkungen derjenigen Kräfte, deren sich der Unternehmer gerade zum Zwecke des Betriebes bedient, z. B. Dampfkraft, Gas, Elektrizität.

Unter denselben Voraussetzungen wie durch Naturereignisse kann die die Haftpflicht ausschließende Einrede der höheren Gewalt durch die Handlungen dritter Personen begründet werden[151]). Unter Dritten sind hierbei diejenigen Personen zu verstehen, die weder zu den Verunglückten noch zu den im Dienst befindlichen Betriebsorganen gehören. Für Handlungen seiner nicht im Dienst befindlichen Angestellten haftet der Unternehmer in der gleichen Weise wie für Handlungen irgend welcher dritter Personen. Denn es hieße die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers überspannen, die von ihm zu erfordernde Sorgfalt und Aufsicht ins Unerfüllbare ausdehnen, wollte man ihn auch für Handlungen, die seine Leute außerhalb ihres Dienstes begehen, verantwortlich machen[152]).

Höhere Gewalt kann zunächst nur dann in Handlungen Dritter erblickt werden, wenn sie sich als ein über jede Voraussicht gehendes Ereignis darstellen und trotz äußerster Vorsicht nicht verhütet werden können, wobei jeweils in Rücksicht zu ziehen ist, daß die Bahn nicht unverhältnismäßig hohe

151) ER., Bd. I, S. 253.

152) Vgl. auch Sten. Ber., Bd. I, S. 590; Eger, S. 119, 131; Kah, S. 51; Reindl, S. 66; Westerkamp, S. 653; EE., Bd. 6, S. 222. Anderer Ansicht v. Weinrich, S. 156; Genzmer, S. 44 f.; ob auch Endemann, S. 56?

Summen zu einer möglichst absoluten Sicherung des Publikums gegen Unfälle aufzuwenden hat. So hat das Reichsgericht bei einem nicht zu erwartenden, plötzlichen außergewöhnlichen Menschenandrange[153]) höhere Gewalt angenommen, während es diese bei regelmäßig wiederkehrenden, voraussehbaren, größeren Ansammlungen verneinte.

Nicht ausgeschlossen ist, daß Handlungen Dritter, die unter Umständen als höhere Gewalt angesehen werden können, auch von Unzurechnungsfähigen, Kindern oder Geistesgestörten, ausgehen. Hierüber liegen oberstrichterliche Entscheidungen[154]) vor, wonach das Verhalten eines Unzurechnungsfähigen als höhere Gewalt erschien, insofern, als eine blinde Naturkraft vorliege. Bei zwar geschäftsfähigen, aber mit persönlichen Mängeln behafteten Personen, wie Schwerhörigen oder Schwachsinnigen, wird wegen der objektiven Unabwendbarkeit des Unfalles der Betriebunternehmer gleichfalls erfolgreich die Einrede der höheren Gewalt erheben können, da es unmöglich ist, die Betriebseinrichtungen so zu gestalten, daß die Verursachung von Unfällen durch nicht vollsinnige Personen infolge der ihnen eigenen, verminderten Sorgfalt im Verkehr ausgeschlossen werden könnte[155]).

Aus Obigem ergibt sich, daß der Begriff der höheren Gewalt ein wandelbarer, von den Verhältnissen des einzelnen Falles abhängiger ist, der nicht ein für allemal festgelegt werden, und deshalb in eine abstrakte Formel nicht gezwängt werden kann. Es können somit nur seine als wesentlich erkannten Begriffsmerkmale hervorgehoben werden. Fassen wir diese zusammen, so wird höhere Gewalt etwa zu begrenzen sein als: ein in Naturereignissen oder Handlungen Dritter bestehendes, von außen in den Betrieb hineinwirkendes Ereignis, das entweder nicht voraussehbar oder durch die nach der Sachlage vernünftigerweise gebotene Vorsicht weder in seiner Wirkung, noch in seinem Er-

---

153) EE., Bd. 9, S. 222.
154) ER., Bd. 21, S. 19 - 21; EE., Bd. I, S. 250; Bd. VI, S. 216, 220 f.
155) Ebenso Kollmann, S. 43.

folg durch menschliches Bemühen abgewendet oder abgeschwächt werden kann.

Kurz sei noch darauf hingewiesen, daß das Vorliegen der höheren Gewalt den Unternehmer nicht ohne weiteres von der Haftpflicht befreit. Erforderlich ist vielmehr, daß durch die höhere Gewalt der Unfall verursacht sein muß. Der Nachweis ist strikte zu führen. Es kann trotz Vorliegens höherer Gewalt, z. B. beim Entgleisen eines Zuges infolge eines Naturereignisses, die diesbezügliche Einrede des Unternehmers unbegründet erscheinen, sofern er nicht nachweist, daß der Unfall unter Anwendung der gebotenen Sorgfalt auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen unabwendbar war.

2. Eigenes Verschulden des Verletzten.

Häufiger als durch den Einwand der höheren Gewalt vermag sich der Betriebsunternehmer von seiner Ersatzpflicht durch den Nachweis zu befreien, daß der Unfall „durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist". Verschulden begreift in sich Vorsatz und Fahrlässigkeit. Der Begriff des Vorsatzes ist im Gesetz nirgends definiert. Allgemein versteht man darunter den Erfolgswillen des Täters (Verletzten) trotz seiner Kenntnis von den Tatumständen, die seine Handlung zu einer widerrechtlichen machen; soll mit der Definition zugleich auch der sog. Eventualdolus umfaßt werden, so genügt es zum vorsätzlichen Handeln des Täters, wenn er den Erfolg, d. h. die später eintretende Körperverletzung oder Tötung, wirklich voraussah oder auch nur als möglich ins Auge faßte. Reindl[156]), der diesen Gesichtspunkt ganz außer Betracht läßt, definiert jedenfalls den Vorsatz als „ein auf die Herbeiführung eines Erfolges gerichtete Absicht" zu eng.

Indessen haben wir es im HPG., soweit eigenes Verschulden in Frage steht, zumeist nur mit der anderen Art des Verschuldens, der Fahrlässigkeit zu tun; denn vorsätzlich wird sich nur selten jemand eine Körperverletzung zuziehen. Der Begriff

---

156) Reindl., S. 70.

der Fahrlässigkeit wird in § 276 BGB. definiert. Danach handelt fahrlässig, wer die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt" außer Acht läßt. Das Gesetz legt also einen objektiven Maßstab an („die Vorsicht des Vorsichtigen")[157]. Auf den Grad des Verschuldens kommt es nicht an. Verlangt wird das Maß von Sorgfalt, das ein ordentlicher, gewissenhafter und erfahrener Mann im Verkehr mit Mitmenschen zu betätigen pflegt. Die individuelle Veranlagung des einzelnen kann dabei keine Berücksichtigung finden, so daß der zur Schreckhaftigkeit oder Ängstlichkeit neigende die Folgen seiner Nervosität selbst zu tragen hat.

Ausnahmsweise wird die Individualität des Verletzten dann berücksichtigt, wenn die Altersstufe rechtlich in Betracht kommt: Personen im Alter von 7—18 Jahren trifft nämlich nur dann ein Verschulden, wenn sie bei Begehung der schädigenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht besessen haben. § 828 Abs. 2 BGB. Hier wird es Sache des Richters sein, diese Einsicht unter Berücksichtigung der Individualität des verletzten oder getöteten Minderjährigen festzustellen[158]. Fraglich könnte sein, wie mit Taubstummen zu verfahren ist. In § 828 Abs. 2 BGB. werden sie hinsichtlich des Diskretionsvermögens den Minderjährigen gleichgestellt. Diesen Grundsatz wird man im allgemeinen unbedenklich auch auf das HPG. anwenden müssen, wenngleich das Fehlen des Gehörs nicht notwendig die Unkenntnis des verletzten Täters von der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes involviert.

Keine Ausnahme rücksichtlich der Individualität findet statt bei Kindern unter 7 Jahren (§ 828 Abs. 1 BGB.) und bei Personen, die bei Begehung der Handlung im Zustande der Bewußtlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustande krankhafter Störung der Geistestätigkeit sich befinden. § 827 S. 1 BGB. Sie sind für ihr Tun oder Unterlassen unverantwortlich, da bei ihnen wegen mangelnder

157) ROHG., Bd. 19, S. 294.
158) EE., Bd. 20, S. 173.

Zurechnungsfähigkeit von einem Verschulden überhaupt keine Rede sein kann. Wirft sich also ein Kind oder ein Geisteskranker vor einen einfahrenden Zug und wird überfahren, so kann der Betriebsunternehmer nicht den Einwand des eigenen Verschuldens, möglicherweise aber den der höheren Gewalt erheben. Hat sich dagegen jemand nach § 827 S. 2 BGB. durch sein Verschulden in einen vorübergehenden Zustand obiger Art versetzt, so ist er verantwortlich, wenn er in diesem Zustande einen Unfall verursacht hat, bei dem er getötet oder verletzt worden ist.

Regelmäßig ist also bei Beurteilung der Frage, ob „die im Verkehr erforderliche Sorgfalt" angewendet ist, ein objektiver Maßstab zugrundezulegen und auf die etwaigen besonderen Fähigkeiten des Verletzten keine Rücksicht zu nehmen. Dieser Maßstab darf jedoch kein absoluter sein. Es können, zumal bei der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes, Umstände und Verhältnisse eintreten, die im einzelnen Falle die Außerachtlassung der gebotenen Vorsicht seitens einer Person durchaus nicht als ein Verschulden erscheinen lassen, während unter denselben Umständen die gegen die gebotene Vorsicht verstoßende Handlung einer anderen Person sich als schuldhaft darstellen kann. Der Begriff der Sorgfalt ist eben nicht für alle Menschen derselbe, vielmehr ist für die Frage, ob es sich um ein (eigenes) Verschulden des Verletzten handelt, das Verhalten eines normalen Menschen unter den gleichen Umständen maßgebend. Darum kann die Frage, ob Verschulden vorliegt, nur unter umsichtiger Erwägung aller Umstände des einzelnen Falles entschieden werden. So wird sich insbesondere ein Unterschied ergeben bei der Beurteilung der Verschuldensfrage bei Eisenbahnbediensteten. Ein Verhalten, das einem Laien als schuldhaft angerechnet werden muß, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt, braucht für einen Eisenbahnbeamten noch keine culpa zu begründen; denn ein Dritter, am Betriebe Unbeteiligter, wird gewöhnlich vorsichtiger sein, als ein Eisenbahnangestellter, der durch den steten Umgang mit Gefahren einerseits gegen diese abgestumpft, andererseits mit ihnen besser vertraut ist, endlich auch durch die Eile des Betriebes oft die gewöhn-

liche Vorsicht außer Acht zu lassen gezwungen wird. Einem Eisenbahnbediensteten kann deshalb noch nicht der Vorwurf eigenen Verschuldens treffen, wenn er zwar nicht die Vorsicht und Sorgfalt eines Dritten angewendet, wohl aber wie ein vorsichtiger Bahnbeamter gehandelt hat[159]).

Indes darf doch diesem Gesichtspunkt — wie das Reichsgericht in einer Entscheidung (zit. in Neum. Jahrb., 11. Jahrg., S. 1217 V) mit Recht hervorhebt — „d a nicht zu Lasten des Betriebsunternehmers Rechnung getragen werden, wo der Verunglückte nicht nur einer zum Schutze der Arbeiter erlassenen Weisung zuwiderhandelt, sondern auch die noch unmittelbar angesichts der nahenden Gefahr abgegebenen Signale und Warnungsrufe geflissentlich unbeachtet läßt". Die Folgen eines solchen Ungehorsams hat der Betroffene allein zu vertreten.

Die Entscheidung der Frage, ob ein Verschulden des Getöteten oder Verletzten den streitigen Unfall verursacht hat, richtet sich demnach in jedem einzelnen Falle nach den oben angeführten Gesichtspunkten. Am ehesten wird man ein Verschulden des Verunglückten anzunehmen geneigt sein, wenn er sich eine Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften, Betriebsreglements oder dergl. hat zu Schulden kommen lassen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß auch ein Befolgen solcher Vorschriften ein Verschulden nicht ausschließt und daß umgekehrt ein Zuwiderhandeln dagegen nicht immer ein Verschulden darstellt[160]), insbesondere dann nicht, wenn es mit Wissen oder wenigstens stillschweigender Billigung derjenigen geschieht, die die fraglichen Anordnungen erlassen haben[161]). Überhaupt kann ein Zuwiderhandeln gegen solche Anordnungen den Einwand eigenen Verschuldens nur dann begründen, wenn es sich um die Uebrtretung eines ausdrücklichen Sicherheitsverbotes, nicht einer

---

159) Hierzu vgl. Westerkamp, S. 657; Eger, S. 135 f.

160) Deshalb ist es irrig, wenn Frantz, S. 5 behauptet, 'daß ein Passagier, der ohne Erlaubnis des kompetenten Beamten einen Bahnzug ohne Lösung eines Billetts benutzt, von vornherein jedes Entschädigungfl-anspruches verlustig sei.

161) So auch Endemann, S. 62.

bloßen Ordnungsvorschrift handelt[162]). Setzt sich also z. B. ein Passagier verbotener Weise ohne Fahrkarte — um das von Frantz S. 5 angeführte Beispiel zu gebrauchen — in einen Zug und erleidet er bei einer Entgleisung des Zuges einen Unfall, so kann ihm hier nicht der Einwand eigenen Verschuldens entgegengehalten werden. Denn sein ordnungswidriges Verhalten, Nichtlösung einer Fahrkarte, hängt mit der Entgleisung und deren Folgen überhaupt nicht ursächlich zusammen, ist also auf die erlittene Verletzung ohne Einfluß und befreit deshalb den Unternehmer nicht von der Haftpiflcht. Da es sich aber auch nur um die Uebertretung einer Ordnungsvorschrift handelt, die für den Unfall gar nicht ursächlich sein kann, so ist sie für die Frage des eigenen Verschuldens überhaupt bedeutungslos. Überschreitet dagegen jemand unbefugt die Schienen und wird dabei von einem heranbrausenden Zuge erfaßt und verletzt, so hat in diesem Falle sein schuldhaftes Verhalten — Übertretung des Verbots der Annäherung an den Bahnkörper — selbst den Unfall verursacht, ganz gleich, ob er vielleicht auch verunglückt wäre, wenn er zur Überschreitung der Schienen berechtigt gewesen wäre[163]). Denn diese Möglichkeit schließt den adäquaten Zusammenhang nicht aus; es ist also nicht erforderlich, daß das schuldhafte Verhalten des Verletzten gerade die ausschließlich wirksamste Ursache ist.

Im übrigen genügt natürlich die bloße Übertretung nicht; es muß immer ein subjektives Verhalten hinzukommen. Ist die Zuwiderhandlung entschuldbar, z. B. wegen Irrtums, so ist sie auch nicht schuldhaft.

Im Zusammenhang hiermit ist die Frage zu prüfen, ob demjenigen, der, um ein Menschenleben zu retten, eine Sicherheitsvorschrift übertritt und hierbei einen Betriebsunfall erleidet, der Einwand eigenen Verschuldens entgegengehalten werden darf. Die Frage wird verschieden beantwortet, von den einen bejaht, von den anderen verneint. Eger[164]) stellt sich auf den Stand-

162) Vgl. hierzu Eger, S. 136 ff.; Koppin, S. 50 f.
163) EE., Bd. 2, S. 202, 210.
164) Eger, S. 152 f.

punkt, daß, da der Unfall durch die Übertretung eines Bahnpolizeiverbotes verursacht werde, der Einwand des eigenen Verschuldens begründet sei und durch das der Übertretung zugrunde liegende sittliche Verbot nicht paralysiert werde.

Demgegenüber hat das Reichsgericht in solchen Fällen eine schuldhafte Handlung des Verletzten nicht für vorliegend erachtet. Es geht davon aus, daß eine allgemein anerkannte sittliche Verpflichtung zur Rettung von Menschenleben bestehe. Die allgemeine Anerkennung dieser Pflicht lasse eine an sich schuldhafte Handlung möglicherweise dann nicht als eine schuldhafte erscheinen, wenn der Verletzte dazu durch die Absicht, ein Menschenleben zu retten, bewogen werde. Aber das sittliche Motiv allein kann — diese Einschränkung macht auch das Reichsgericht [165]) — zur Schuldausschließung nicht genügen. Der Verletzte muß vielmehr nach Lage der Sache zur Annahme berechtigt sein, daß sein Vorhaben wirklich von Erfolg begleitet sein werde. Dieses Erwägen der äußeren Umstände ist „aber nicht vom Standpunkte kühler Überlegung, sondern unter Berücksichtigung der zu einem raschen Entschlusse drängenden Aufregung zu beurteilen".

So billigenswert und dem allgemeinen Rechtsgefühl entsprechend es auch sein mag, dem aus edlen, sittlichen Motiven handelnden Retter im Falle einer Verletzung einen Schadensersatzanspruch nicht zu versagen, so läßt sich doch auch das von Eger [166]) erhobene Bedenken nicht von der Hand weisen, daß damit dem Eisenbahnunternehmer ganz außerordentliche Lasten aufgebürdet werden, zumal dessen Haftpflicht — in Konsequenz der vom Reichsgericht vertretenen Auffassung — selbst dann begründet erscheinen muß, wenn der Verletzte bei Ausübung der sittlichen Rettungspflicht sich im Irrtum befand.

So oft ein Verschulden in Frage steht, immer ist es nur das eigene Verschulden des Getöteten oder Verletzten selbst, das den Eisenbahnunternehmer von der Ersatzpflicht befreit. Ist der Unfall des Verunglückten auf die schuldhafte Handlung

165) JW. 07, S. 673, Nr. 8.
166) Eger, S. 153.

Dritter zurückzuführen, so haftet der Unternehmer, selbst wenn er und seine Leute durchaus schuldfrei sind, sofern nur der Verletzte an der schuldhaften Handlung nicht teil hat, sei es als Anstifter, sei es als Teilnehmer; denn in einem solchen Falle steht er dem Täter gleich und würde sich den Einwand des eigenen Verschuldens gefallen lassen müssen. Liegt aber kein eigenes Verschulden des Verletzten vor, so haftet der Eisenbahnunternehmer auch für Verschulden Dritter, sofern darin nicht etwa höhere Gewalt zu erblicken ist. Werden daher z. B. durch ein schuldhaftes Verhalten des Geschirrführers auch die Insassen des Wagens verletzt, so beschränkt sich der Einwand des eigenen Verschuldens lediglich auf den verletzten Geschirrführer, den verletzten Insassen gegenüber bleibt der Unternehmer — unbeschadet seines Rückgriffsrechts auf den Geschirrführer — haftbar; denn deren Unfall ist wohl durch das schuldhafte Handeln eines Dritten (das nicht als höhere Gewalt anzusehen ist), nicht aber durch ihr e i g e n e s Verschulden verursacht worden.

Damit kommen wir auf einen neuen Gesichtspunkt. § 1 HPG. setzt voraus, daß das eigene Verschulden, ebenso wie die höhere Gewalt, den Unfall v e r u r s a c h t hat. Es muß also zwischen dem Verschulden und dem Unfall ein Kausalzusammenhang vorliegen. Diesem Erfordernisse wird schon genügt, wenn das eigene Verschulden des Verletzten e i n e der Bedingungen des Unfalls bildet. Eine solche wird regelmäßig in der Übertretung einer Sicherheitsvorschrift gegeben sein. Da aber eine derartige Übertretung — wie oben ausgeführt — nicht notwendig eine in der Ursachenkette beachtliche Bedingung zum Unfall setzt[167]), den fraglichen Unfall also nicht zur Folge haben m u ß , sondern dieser vielleicht auch ohne die Übertretung den Verletzten betroffen haben würde, so kann sich der Unternehmer nicht einfach durch Berufung auf diese Übertretung von seiner Haftpflicht befreien, sondern er hat den positiven Beweis dafür zu erbringen, daß eigenes Verschulden des Verletzten die Ursache

167) Das kommt besonders in Frage, wenn die Übertretung mit Wissen oder unter stillschweigender Billigung der Bahnverwaltung erfolgt.

seines Unfalls gewesen ist[168]). Diesen Beweis wird man aber, da ja der ursächliche Zusammenhang auch gewahrt bleibt, wenn neben dem Verschulden des Verletzten noch andere Umstände zur Herbeiführung des Unfalles mitgewirkt haben, schon dann als erbracht ansehen müssen, wenn dargetan ist, daß der Unfall die Folge des Verschuldens sein kann und daß die anderen Umstände nicht dagegen sprechen[169]).

V.

Ersatzpflicht bei mitwirkendem Verschulden.

Der Nachweis des eigenen Verschuldens des Verletzten befreit den Unternehmer von der Haftpiflcht. Fraglich ist, wie es zu halten sei, wenn vom Verletzten ein Verschulden auch auf Seiten des Unternehmers geltend gemacht wird. Es handelt sich dann um Fälle, in denen das eigene Verschulden des Verletzten mit einem solchen des Unternehmers oder seiner Leute zusammentrifft.

Nach gemeinem Rechte wurden solche Fälle konkurrierenden Verschuldens in der Weise erledigt, daß nach Feststellung der beiderseitigen Verschulden deren Abwägung erfolgte. Wurde hierbei das überwiegende Verschulden auf Seiten des Geschädigten als vorliegend erachtet, so war der Unternehmer damit seiner Haftpiflcht ledig, im anderen Falle hatte er dem Geschädigten Ersatz in vollem Umfange zu leisten. In Zweifelsfällen wurde zugunsten des Geschädigten entschieden. Eine Schadensteilung nach Bruchteilen fand nicht statt.

Diesen Standpunkt vertreten noch heute die meisten Theoretiker des HPG., indem sie die Anwendbarkeit des § 254 HPG. verneinen mit der Begründung, daß in den Kommissionsverhandlungen über Artikel 42 des Einführungsgesetzes zum BGB. eine Anwendung des § 254 auf das HPG. ausdrücklich

---

168) JW., Bd. 29, S. 256, Nr. 12; Reindl, S. 79f.
169) ER., Bd. 10, S. 64; EE., III, S. 245.

verworfen sei. Des weiteren wird von ihnen darauf hingewiesen, daß eine Anwendung des § 254 in der vom Reichsgericht geübten Art den Einwand des eigenen Verschuldens in § 1 HPG. illusorisch mache. Endlich aber halten sie, soweit schon die Anwendung des § 254 konzediert wird, doch eine Schadensteilung nach Bruchteilen für unzulässig; denn die Feststellung einer causa efficiens [170]) oder eines dem Grade nach größeren Verschuldens [171]) widerspreche einer solchen Schadensteilung und erheische mit Notwendigkeit entweder eine völlige Belastung oder Entlastung der Haftung des Betriebsunternehmers.

Das Reichsgericht — und mit ihm fast die gesamte Praxis — hat nichtsdestoweniger sowohl den § 254 BGB. auf das HPG. für anwendbar als auch eine bruchteilige Schadenszumessung für zulässig erachtet.

Die Anwendung des § 254 BGB. begründet das Reichsgericht folgendermaßen: „Die Neuredaktion einer Anzahl von Reichsgesetzen im Einführungsgesetze zum BGB., darunter auch die in Artikel 42 vorgenommene des HPG., hat den ausgesprochenen Zweck, die Vorschriften dieser Gesetze mit dem BGB. in Einklang zu bringen, so daß nunmehr das neue Recht des BGB. zusammen mit dem in Artikel 32 EG. aufrechterhaltenen bisherigen Reichsrecht als eine e i n h e i t l i c h e Kodifikation sich darstellt. Daraus ergibt sich aber, daß die algemeinen Vorschriften des BGB. sowohl im ersten Buche wie im ersten Abschnitte des zweiten Buches auch die in den Einzelgesetzen geregelten Rechtsmaterien erfassen, soweit nicht der besondere Zweck und gesetzgeberische Gedanke der letzteren dem entgegensteht, und daß diese Anwendbarkeit sich nicht auf die Fälle beschränkt, in denen ausdrücklich in den Sondergesetzen auf die Bestimmungen des BGB. verwiesen wird“ [172]).

Es mag fraglich erscheinen, ob nicht „der besondere Zweck und gesetzgeberische Gedanke“ des HPG. einer Anwendung des § 254 entgegenstehen, zumal eine solche in den Kommissions-

170) R e i n d l, S. 80 ff.
171) E g e r, S. 160 ff.
172) ER., Bd. 53, S. 75.

verhandlungen ausdrücklich abgelehnt wurde; angesichts der vom Reichsgericht in ständiger Praxis gebilligten Anwendung des § 254 wäre es jedoch zwecklos, dagegen anzugehen. Die Theorie hat sich deshalb mit der gegebenen Tatsache der Anwendbarkeit des § 254 auf das HPG. abzufinden.

Der Absatz 1 dieses § 254 lautet:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist."

Der Wortlaut dieser Bestimmung hat in der Literatur zu Meinungsverschiedenheiten darüber geführt, in welcher Weise oder nach welchem Maßstabe bei Verschuldenskonkurrenz das „vorwiegende Verschulden" festzustellen sei. Eger[173]), der Hauptvertreter der einen Ansicht, redet hierbei, weil eine Abwägung nach der geringeren oder größeren Verursachung schließlich dazu führen würde, dem Unternehmer in jedem Falle den Einwand des eigenen Verschuldens des Verletzten abzuschneiden, einer Abmessung nach dem schwereren Grade des Verschuldens das Wort. Auf der anderen Seite[174]) aber wird das Maß der Verursachung für ausschlaggebend gehalten und darauf hingewiesen, daß die Einrede des eigenen Verschuldens begründet bleibe, wenn der Unfall auf das Verschulden des Verletzten als die eigentliche Ursache zurückzuführen sei.

Letztere Auffassung wird auch von Staudinger[175]), Kohler[176]), Oertmann[177]) u. a. vertreten und dürfte die richtige sein. Auch Matthiaß[178]) betont ausdrücklich, daß das Gesetz „hier (in § 254) niemals die größere Schuld ent-

---

173) Eger, S. 160.
174) Reindl, S. 81.
175) Staudinger, § 254.
176) Kohler, § 47, S. 139, Note 1.
177) Oertmann, § 254, Note 2c u. 3.
178) Matthiaß, § 76, V, D.

scheiden lasse, sondern den größeren Anteil an der Verursachung". Der Wortlaut des § 254 könnte zwar zu Bedenken Anlaß geben, es ist aber Crome[179]) darin beizupflichten, daß hier eine verfehlte Ausdrucksweise des Gesetzes vorliegt und das Wort „Verschulden" „überhaupt hier nicht juristisch paßt und deshalb im weiteren nicht technischen Sinne zu gebrauchen ist."

Die Verpflichtung zum Ersatze bestimmt sich also nach § 254 unter Berücksichtigung aller Begleitumstände hauptsächlich danach, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist. Dabei ist jedoch nicht erforderlich, daß der Ersatzpflichtige zur Entstehung des Schadens etwas beigetragen hat, falls er nur trotzdem für den Schaden — vertraglich oder kraft Gesetzes — überhaupt einzustehen hat und ein Verschulden des Beschädigten selbst zur Entstehung des Schadens „mitgewirkt" hat. Sonach setzt § 254 nur das Vorhandensein eines Schadens voraus, für den der eine Teil haftbar ist und zu dessen Entstehung der Geschädigte seinerseits schuldhaft beigetragen hat[180]). Die Anwendung des § 254 ist also nicht auf die Fälle beschränkt, wo auf beiden Seiten Verschulden vorliegt[181]), sondern sie findet auch da statt, wo nur „die Ursächlichkeit der allgemeinen Gefährlichkeit des Betriebes einerseits und das eigene Verschulden andererseits gegen einander abgewogen werden müssen"[182]).

Teilt man diese Auffassung des Reichsgerichts[183]), dann ist tatsächlich der Einwand des eigenen Verschuldens in § 1 HPG. wenn nicht überflüssig, so doch nur sehr beschränkt zulässig. Jedenfalls hat nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts § 1 nicht den Sinn, daß jedes, auch das geringste Verschulden des Verletzten die Ersatzpflicht des Unternehmers ausschließt,

---

179) Crome, § 111, S. 497.

180) Ders. Ans. Matthiaß, § 76, V, D.

181) ER., Bd. 63, S. 333; Bd. 53, S. 77.

182) ER., Bd. 56, S. 155.

183) Ders. Ans. sind unter anderen Kohler, S. 47, S. 139; Oertmann, § 254, Note 3.

vielmehr soll es darauf ankommen, in welchem Maße jenes Verschulden als „mitwirkende" Ursache anzusehen ist. Damit werden natürlich schlechterdings alle Fälle umfaßt, wo auch nur auf Seiten des Verletzten ein Verschulden vorliegt. Denn vom rechtlichen Gesichtspunkte jener beiden Gesetzesbestimmungen aus läßt sich überhaupt nicht sagen, daß ein Unfall, der „bei dem Betriebe einer Eisenbahn" sich ereignet und die Verletzung einer Person zur Folge hat, allein auf das Verschulden des Verletzten als seiner Ursache zurückzuführen wäre, da ja „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn eine Verletzung nur erfolgt ist, wenn sie auf den Betrieb als Ursache hinweist[184]). Daraus folgt, daß ein Verschulden des Verletzten nur als mitwirkende Ursache in Betracht kommen kann, nicht als alleinige. Selbst wenn daher irgendwelche Umstände nicht vorliegen, die die mit dem Betriebe einer Eisenbahn überhaupt verbundene Gefahr erhöht haben, muß diese Gefahr gegen das Verschulden des Verletzten abgewogen werden[185]). Immer ist zu prüfen, in welchem Maße, einerseits das schuldhafte Verhalten des Beschädigten und andererseits die die Haftung des Ersatzpflichtigen begründende mit dem Eisenbahnbetriebe verbundene Gefahr als Ursache für den Schaden anzusehen sind[186]), wobei insbesondere auch diejenigen Momente in Rücksicht zu ziehen sind, die etwa auf die Betriebsgefahr erhöhend oder mindernd gewirkt haben mögen. Auf Grund solcher Abwägung ist dann zu entscheiden, ob überhaupt und in welchem Umfange dem Verletzten ein Anspruch auf Ersatz zuzubilligen ist.

Denn auch soweit der Umfang des zu leistenden Schadensersatzes in Frage kommt, hat das Reichsgericht seinen bisherigen Standpunkt, der nur eine unbeschränkte Zuerkennung im Rahmen der §§ 3, 3a HPG. oder völlige Aberkennung des Ersatzanspruchs zuließ, verlassen und eine bruchteilige Schadensteilung — durchgeführt nach dem Verhältnisse der beiderseitigen Anteile an der Verursachung — für zulässig erachtet. Es be-

184) ER., Bd. 27, S. 31; Bd. 50, S. 92.
185) JW. 05, S. 77, Nr. 13.
186) ER., Bd. 56, S. 154.

rücksichtigt demgemäß selbst in Fällen, wo das eigene Verschulden des Verletzten die eigentliche Ursache des Unfalls bildet und auf Seiten des Unternehmers oder seiner Leute nicht das geringste Verschulden vorliegt, daneben stets noch die allgemeine Betriebsgefahr als wirkende Ursache und verteilt dementsprechend den Schaden. Mit dem Einwand eigenen Verschuldens vermag sich der Betriebsunternehmer ausnahmsweise nur dann gänzlich von seiner Haftpflicht zu befreien, wenn das Verschulden des Verletzten die bei weitem überwiegende Ursache des Unfalls bildet und „die zur Verwirklichung gekommene Betriebsgefahr in kausaler Bedeutung hinter dem schuldhaften Verhalten des Verletzten völlig verschwindet"[187]).

Es läßt sich nicht verkennen, daß die Art der praktischen Anwendung des § 254 BGB. auf das HPG. durch das Reichsgericht kaum mehr eine „Modifikation" bedeutet, sondern vielmehr eine völlige Umgestaltung des Inhalts des § 1 HPG. So sehr nun auch eine einheitliche Kodifikation des gesamten Zivilrechts zu begrüßen ist, so darf man doch nicht in diesem Bestreben soweit gehen, durch eine dem HPG. widersprechende Interpretation das Gesetz abzuändern. Geht also die Absicht des § 1 HPG. dahin, bei Verschulden des Verletzten die Haftung des Unternehmers aufzuheben, so kann nicht nach § 254 eine Schadensverteilung unter beide Parteien ausgesprochen werden. Die überwiegende Verursachung entscheidet allein, entweder eine Haftung in vollem Umfang herbeiführend oder sie ganz aufhebend.

Aber nicht nur Absatz 1 von § 254 BGB., sondern auch sein Absatz 2 soll nach der Annahme des Reichsgerichts auf das HPG. Anwendung finden. Allerdings wird der Umstand, daß der Beschädiger unterlassen hat, den Unternehmer auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, kaum in Frage kommen[188]), doch ist er an und für sich nicht ausgeschlossen. Dagegen wird ein mitwirkendes Verschulden des

187) JW. 03, Beil. S. 92, Nr. 212; auch Neumanns Jahrb., XI. Jahrg., S. 1217, V, 4.

188) JW. 06, S. 193.

Verletzten häufig darin zu erblicken sein, daß er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mildern.

Schwieriger verhält es sich mit der Anwendung des § 278 BGB., auf den Satz 2 in Absatz 2 des § 254 ausdrücklich Bezug nimmt. Daß § 278 auch auf Absatz 1, nicht nur auf Absatz 2 des § 254 anwendbar ist, ist fast unbestritten. Dieser Satz muß richtig als selbständiger Absatz 3 angesehen werden[189]).

Es handelt sich also darum, ob der Beschädigte es sich unmittelbar zuzurechnen hat, wenn seinem gesetzlichen Vertreter oder denjenigen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, ein Verschulden zur Last fällt, d. h. entsprechend angewendet, denjenigen Personen, deren der Beschuldigte sich zur Abwendung des Schadens bedient, ohne daß sie jedoch besonders gerade dazu zugezogen oder damit betraut sein müßten. Vielmehr muß „als eigenes Mitverschulden i. S. der §§ 254 Abs. 2, 278 BGB. die Unterlassung der Schadensabwendung seitens aller der Personen gelten, die „mit der Wahrnehmung der Angelegenheit, in welcher der Schade eintrat, betraut oder zur Pflege des geschädigten Gutes bestellt" waren[190]).

In Literatur und Praxis herrscht Streit darüber, ob eine solche Anwendung des § 278 nur dann statt hat, wenn zwischen dem Schädiger und dem Beschädigten ein Schuldverhältnis besteht. Das Reichsgericht hat dazu in Bd. 62, S. 346 ff. seiner Entscheidungen Stellung genommen und in ausführlicher Begründung, der man sich anschließen muß, dahin entschieden, daß § 278 auch ohne eine bestehende Vertragsverbindlichkeit nur insoweit entsprechende Anwendung findet, als es sich um die Abwendung eines drohenden und um die Minderung eines schon entstandenen Schadens handelt, daß aber eine Ausdehnung der Anwendung des § 278 über die bezeichnete Grenze hinaus auf jedes Verschulden von gesetzlichen Vertretern und Hilfspersonen, das auch nur zur Entstehung des Schadens mit-

189) Ebenso Kohler, § 47, S. 137, Anm.; Staudinger, § 254, S. 75/76.

190) ER., Bd. 55, S. 316, 329, 332; Dronke, S. 416.

gewirkt hat, nicht statthaft ist. Dem Verschulden des Verletzten oder Getöteten steht also das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Hilfspersonen nur insoweit gleich, als diese Personen die Abwendung des durch den Unfall drohenden oder die Minderung des bereits entstandenen Schadens unterlassen haben[191]).

Der Ansicht einer weitergehenden sinnentsprechenden Anwendung des § 278, ohne Rücksicht darauf, ob das Verschulden der Vertreter oder Hilfspersonen vor, bei oder nach der Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat, kann schon um deswillen nicht beigepflichtet werden, weil sie im Ergebnis wohl die strenge Haftung des Eisenbahnunternehmers mildern, aber zugleich in unbilliger und ungerechter Härte die Stellung des Geschädigten beeinträchtigen würde.

---

191) Auch Dronke, S. 417, beschränkt die Anwendbarkeit des § 278 BGB. auf das Haftpflichtrecht ausschließlich auf die Fälle des § 254, Abs. 2.